RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

THE-METAL-AND-MACHINE-MARKET (WEEKLY)

LE MARCHÉ DES METAUX ET DES MACHINES (HEBDOMADAIRE)

DER METALL- UND MASCHINEN-MARKT (WOCHENFACHBLATT)

STAŁE DODATKI: „ELEKTRO- i RADJOTECHNIKA" • „POSTĘPY W PRZEMYŚLE" Z „DZIAŁEM AUTOMOBILOWYM" • „DZIAŁ BUDOWLANY i CERAMICZNY" • „DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH"

PRZEDPŁATA
kwartalna 4½ zł z dostawą w dom.

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem.

Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA
POZNAŃ, WIELKA 10. - TEL. 2277

Subscription rates: For 3 months (England) sh 5
„ „ „ (Germany) Gmks 4.50
„ „ „ (U. S. A.) Dol. 1,—

ADVERTISING-RATES:
Full page zł 100,— Half a page zł 60,— One fourth of a page zł 35,— One eighth of a page zł 20,— One sixteenth of a page 10,— Advertisements on Cover plus additional tee. Advertisements from abroad will be calculated according to special rates. In special editions the rates are different.

Nr. 22 Poznań, 1 czerwca 1928 Rok VIII

Kapitały zagraniczne w Polsce.

Zasilenie krajowych rynków pieniężnych zagranicznemi kapitałami jest powszechnie uznaną koniecznością gospodarczą, od której zależy w przyszłości rozwój gospodarczy kraju, proporcjonalny do istniejących znacznych możliwości rozwojowych. Problem ten jednak przy bliższej analizie okazuje się niezwykle skomplikowanym, a jego realizacja nastręcza szereg trudności i nasuwa wiele zastrzeżeń.

Polska pożyczka stabilizacyjna stanowić miała t. zw. pożyczkę „kluczową" t. j. pożyczkę w ślad której miał odbywać się masowy dopływ kapitału, zarówno dla Rządu, jak i dla najszerszych sfer gospodarczych. Początkowo wydawało się, że nadzieje związane w tym kierunku z pożyczką stabilizacyjną zawiodły. Tymczasem tak nie jest. Dopływ kapitałów zagranicznych odbywa się ostatnio stale i w coraz poważniejszych rozmiarach.

Wobec tego wskazanem jest zastanowić się nad formami, w jakich ten kapitał do nas przypływa, widokami dopływu kapitału na przyszłość, siłą atrakcyjną naszej gospodarki w kierunku przyciągania kapitałów zagranicznych, a w końcu planowymi posunięciami, które winny w przyszłości wzmocnić i uregulować dopływ kapitałów.

Jak się dotychczas okazuje mimo, iż przeszło dwa lata minęło od dokonania stabilizacji stosunków gospodarczych w Polsce, mimo, że w stabilizację tych stosunków wierzymy sami — kapitaliści zagraniczni nie żywią pełnego zaufania w stabilizację naszych naszych stosunków gospodarczych. Oczywiście postępy poczynione w kierunku wzmocnienia zaufania zagranicy w możliwości rozwoju gospodarczego Polski są bardzo wielkie, jeżeli weźmiemy pod uwagę okres ostatnich lat. Jednakże całkiem zrozumiałem jest, że wobec stosunkowo krótkiego okresu stabilizacji gospodarczej w Polsce, wobec względnej słabości naszego organizmu gospodarczego, a w końcu wobec niezbyt życzliwych dla nas uczuć niektórych naszych „przyjaciół", którzy wiele mają do powiedzenia na światowych rynkach pieniężnych i nie starają się Polsce wyrobić zbyt korzystnej opinji, kapitalizm zagraniczny zawsze jeszcze, pragnąc zaangażować się w Polsce, znajduje mniejsze lub większe „ale".

Zastrzeżenia, które formułują kapitaliści zagraniczni zawsze jeszcze zwracają się w kierunku zabezpieczenia lokaty i zapewnienia wypłacalności kredytobiorców. Nawet wysoka stopa procentowa nie jest w stanie zdziałać nic w tym wypadku, gdzie brak jest dostatecznych gwarancji. I że tak jest, a nie inaczej świadczy fakt, że mimo stosunkowo wyższych korzyści procentowych uzyskiwanych z lokaty kapitałów w przedsiębiorstwach prywatnych, dopływ kapitałów do nich jest właściwie niewielki i ogranicza się do sporadycznych wyjątkowo obwarowanych i zagwarantowanych wypadków. Natomiast znacznie większem powodzeniem cieszą się pożyczki zaciągane przez związki komunalne, miasta itp. instytucje, dające większe gwarancje bezpieczeństwa, choćby z tytułu swojej trwałości wobec możliwych zmian politycznych, oraz z tytułu pewnej stałej ich dochodowości.

Natomiast angażowanie się kapitału zagranicznego w przedsiębiorstwach przemysłowych, w formie udzielania kredytu bez zabezpieczenia sobie odpowiedniego wpływa na tok interesów, należy do całkiem wyjątkowych wypadków. Już chętniej chociaż również jak dotychczas nie na zbyt często i tylko w odniesieniu do pewnych gałęzi przemysłu, jak naftowych, węglowo hutniczych, elektrotechnicznych, chemicznych itp. angażuje się kapitał zagraniczny, zakupując pakiety akcyj i stając się przez to współwłaścicielem przedsiębiorstw. Właśnie ta forma kredytów zagraniczych jest z punktu widzenia odbudowy kapitałów rodzimych i stworzenia własnej silnej gospodarki wysoce niepożądaną, bo prowadzącą w dalszej konsekwencji do wykupna krajowego przemysłu przez zagranicę, i odsunięciu rodzimych kapitałów odradzających się od najbardziej intratnych źródeł dochodu.

To też jeżeli chodzi o przyszłość, przewidywać ożna, że *dopływ kapitałów zagranicznych odbywać ę będzie chwilowo dalej w dwuch kierunkach: w erunku zasilania środkami pieniężnemi państwa, nin, miast,* przyczem *głównem powodzeniem cieszyć będą kredyty inwestycyjne,* jako dające gwaran- największej rentowności i pewności, oraz *w kierunku wykupna akcyj naszych przedsiębiorstw,* zrezą słusznie hamowanego po części przez nasze ustawodawstwo. Natomiast skierowania się kapitałów zanicznych do Polski w naprawdę poważniejszej ści w formie dla nas najwygodniejszej, t. j. zakupna igacyj przemysłowych, oczekiwać możemy w miarealizacji dwuch podstawowych warunków, a to szej stabilizacji naszych stosunków gospodarczych inansowych, wzmocnienia naszej sytuacji politycznej, oraz w miarę prowadzenia racjonalnej polityki lokacyjnej.

Odnośnie do pierwszego warunku należy zaznać, że pierwszorzędną rolę obok całkowitej stabicji gospodarki narodowej — dokonanej zresztą w eważającej mierze — odgrywa *sanacja stosunków naszych rynkach pieniężnych.*

Tutaj w pierwszym rzędzie pożądanym jest ew twierdzeniom, które pojawiły się ostatnio w mem piśmie fachowo-gospodarczym — obniżenie miernie wysokiej stopy procentowej, jako wyraz rotu stosunków pieniężnych do warunków nornych. Oczywiście istnieć musi nadal pewna marpomiędzy stopami procentowymi na Zachodzie i u ale o to by ona zanikła w zupełności, nie mamy co obawiać, niewątpliwie już nawet nie wielka ica na korzyść lokujących w stosunku do innych odnich kredytobiorców, wystarczać będzie przy lędnie całkowitej gwarancji bezpieczeństwa lokaty — do masowego przyciągnięcia kapitału zagranicznego do Polski.

Obecna wysokość stopy procentowej zraża jedynie poważnych kapitalistów zagranicznych, którzy słusznie obawiają się — że gospodarka prowadzona przy tak wysokiej stopie procentowej, albo oparta jest o momenty niepewne — spekulacyjne, albo też musi być deficytową. Tak więc *również zagadnienie przyciągnięcia odpowiednich kapitałów zagranicznych podobnie jak i szereg innych podstawowych aktualnych zagadnień gospodarczych Polski koncentruje się około problemu sanacji krajowego rynku pieniężnego,* stworzenia chociażby względnej równowagi między popytem a podażą, zniesienia zjawisk dwuch stop procentowych, stworzenia silnych finansowo podmiotów i rewizji polityki kredytowej i bankowej.

Zasadniczym tym posunięciom jednak towarzyszyć winno dla osiągnięcia pełnych sukcesów, wyżej wspomniane udoskonalenie, a raczej stworzenie odpowiedniej polityki lokacyjnej. Wprowadzenie papierów na giełdy zagraniczne, wyrobienie im tam odpowiedniej marki, nietylko zależeć będzie od wysokości kursu, jak również od celowej i umiarkowanej polityki zbytu, a więc racjonalnego rozłożenia czasowego i terytorjalnego poszczególnych emisji i nie obniżania ich przez masowe przedwczesne dalsze emisje. Odpowiednia technika lokacyjna stanowi w obecnych warunkach również współczynnik sukcesu. Pierwszym pomyślnym w tym kierunku objawem jest fakt, że zdołaliśmy usamodzielnić się od pośrednictwa Niemiec przy zaciąganiu kredytów zagranicznych i że odbywający się obecnie dopływ kapitałów amerykańskich jest rezultatem bezpośredniego kontaktu naszych rynków z kapitałem amerykańskim.

Roman Battaglia.

Zagadnienia współpracy z przemysłem przetwórczym.

ATURALNE SPRZECZNOŚCI GOSPODARCZE. — PROBLEM EKSPORTU. — NA JAKIEJ PŁASZCZYŹNIE MOŻE NASTĄPIĆ POROZUMIENIE? — OCHRONA PRZEMYSŁU PRZETWÓRCZEGO PRZED KONFERENCJĄ HUT.

Sprzeczne interesy pomiędzy przemysłem surowm, a przemysłem przetwórczym istnieją wszęgdzie dwa te typy produkcji bezpośrednio ze soę stykają. Przemysł surowcowy dąży rzecz jalo zbytu swych produktów po możliwie wysokiej , przemysł przetwórczy tymczasem pragnie za- potrzebny mu surowiec jaknajtaniej. Niekiedy t sprzeczność ta zarysowuje się tak silnie, że poe przeważa tę wspólnotę gospodarczą, wspólnosadniczą, która leży w osnowie wszelkich pro- wytwórczości od ich początku aż do końca. Mó- — „pozornie" — gdyż w rzeczy samej najgłęblążenia wszelkiej produkcji sprowadzają się do lnego efektu końcowego, od którego zależny jest wity jej rozwój we wszystkich etapach, — do u, którym jest taka, czy inna możność zbytu. Nie wszędzie jednak reguła ta jest w równym iu obowiązującą. A mianowicie tam przedetskiem, gdzie chodzi o eksport i gdzie zbyt zagraznajdują nietylko wytwory produkcji przetwórlecz i surowiec. Wówczas interesy obu typów kcji kolidują ze sobą znaczenie bardziej i są iejsze do wzajemnego pogodzenia.

Powyższe dotyczy w szczególności krajowego przemysłu ciężkiego: hutniczego i przetwórczego. W produkcji, przeznaczonej do zaspokojenia potrzeb rynku wewnętrznego, sprzeczność interesów ujawnia się znacznie mniej, aniżeli w produkcji eksportowej. Działają tu zresztą czynniki, natury specyficznej. Otóż jeżeli chodzi o rynek wewnętrzny, to hutnictwo nasze w swej polityce cen jest skrępowane reglementacją rządową i nie ma tej swobody ruchów, co przemysł przetwórczy, który ograniczeniom takim nie podlega. Co więcej, przemysł przetwórczy chroniony jest za pomocą odpowiednich stawek celnych przed konkurencją zagranicy, dzięki czemu może ustalać ceny takie, jakie odpowiadają jego zdrowej kalkulacji, byleby nie przekroczył tej normy, którą zapewnia mu ochrona celna. Wten sposób ma on zapewnione zyski, o ile nie zachodzą kataklizmy gospodarcze natury nieprzewidzianej. Można zatem stwierdzić, że przemysł przetwórczy w tym wypadku podlega jedynie prawom zwykłej konkurencji wewnętrznej i ma do przezwyciężenia tylko te trudności, które mu na rynku wewnętrznym się nastręczają.

Inaczej ma się rzecz z eksportem. Rynki zagra-

niczne są naogół przesycone towarem, tak, że powodzenie eksportu jest ściśle uzależnione od poziomu cen wywożonych artykułów. Tymczasem ceny te nie osiągają takiego poziomu, jakiby umożliwiał zyskowność interesu eksportowego. Faktem więc jest, że wobec istniejącego poziomu cen surowca w kraju przy wywozie, przemysł przetwórczy nie może liczyć nawet w najlepszym razie na jakiekolwiek zyski.

W ten sposób zostało stworzone podłoże do obostrzonych kolizyj. Przemysł przetwórczy bowiem, nie myśląc oczywiście o uzyskaniu tej samej miary zysku, co w kraju, pragnie przecież zapewnić sobie przy eksporcie pewne chociażby minimalne korzyści. Ponieważ jednak do osiągnięcia tego niema innych dróg, jak tylko tańszy zakup surowca, więc pozostaje jedna ewentualność — obniżenie cen na produkt wytwórczości hutniczej. Przemysł hutniczy tymczasem stoi na stanowisku, że dzisiejsze warunki eksportu nie umożliwiają zyskowności interesu eksportowego ani w dziale surowca, ani w dziale przetworów, to też nie jest skłonny do czynienia w tym kierunku dodatkowych koncesyj.

Cała ta sprawa da się przypuszczalnie rozwikłać w ten sposób, że przemysł hutniczy dołoży wszelkich starań, aby w maksymalnym zakresie uwzględnić postulaty produkcji eksportowej przemysłu przetwórczego, przyznając mu eksport ceny niższe od wewnętrznych (jak to i częściowo się dzieje), przemysł przetwórczy zaś ze swej strony będzie dążył do możliwego obniżenia strat eksportowych przez racjonalną organizację wytwórczości i zbytu i nie traktując eksportu jako źródło zysków, będzie się starał o największe pole zbytu zagranicą po to jedynie, aby przez wyzyskanie całkowitej zdolności produkcyjnej zakładów, obniżyć tem samem ogólne swe kosz produkcji. Tą drogą bowiem ten ostatni uzyska pe ne dodatkowe korzyści na rynku wewnętrznym, któ zrównoważą straty, poniesione zagranicą. I nie będz to bynajmniej przelewaniem z pustego w próżne, gd taktyka taka jest nam konieczna ze względów ogóln państwowych i społecznych: w celu podniesienia n szego bilansu handlowego oraz dania możności zaro kowania szerokim rzeszom robotników.

* * *

W stosunkach wewnętrznych pomiędzy nasze hutnictwem a przemysłem przetwórczym jest jeszc jeden moment wzajemnego tarcia. Chodzi mianow cie o to, że przemysł hutniczy zaczyna w ostatni czasach coraz to bardziej wkraczać w sferę działan przemysłu przetwórczego, rozszerzając znacznie s własne zakłady przeróbcze, wytwarzające artyku gotowe. Zaistniała więc uzasadniona poniekąd ob wa, że hutnictwo, rozporządzające surowcem po c nie kosztów własnych, stworzy poważną konkure cję dla przemysłu przetwórczego. Tu jednak ostr wzajemnych tarć stępia się przez zastrzeżenia ost tniej umowy syndykackiej, która obroni przedewsz stkiem te artykuły gotowe, które już są w kraju w d statecznym stopniu wytwarzane i wyznacza hutom cele przeróbcze tylko pewne określone kontyngen surowca. Należałoby jednak jeszcze doprowadzić zawarcia umowy pomiędzy nowym syndykatem przemysłem przetwórczym, któraby zagwarantowa temu ostatniemu stałą dostawę produktów hutniczy po takich cenach, które umożliwią mu konkurenc na rynkach zagranicznych.

Witold Hasiński.

Ekspansja polskiego przemysłu metalowego na Bałkany.

ZWIĘKSZENIE SIĘ EKSPORTU O 150 PROCENT W CIĄGU JEDNEGO ROKU. — NIEUDAŁA PRÓBA OBEJŚCIA NAS PRZEZ KONKURENTÓW ZAGRANICZNYCH. — STALOWY KARTEL NA GLINIANYCH NOGACH. — IDŹMY PRZEBOJEM!...

Kwestja pomyślnego ulokowania nadwyżki produkcji hutniczej należy do rzędu najbardziej palących i najpoważniejszych zagadnień naszej gospodarki eksportowej. Po uregulowaniu finansów państwa i ostatecznym zrównoważeniu budżetu, sprawa bilansu handlowego i jego ciągłej bierności wysunęła się obecnie na czoło zagadnień państwowych, które spędzają sen z oczu nietylko odpowiedzialnym sternikom nawy państwowej, lecz i przeciętnemu obywatelowi, dbałemu o dobro kraju. W tym wypadku oczy ogółu zwracają się w pierwszym rzędzie ku nieprzebranym bogactwom naszej ziemi. I słusznie: tu bowiem tkwią największe nasze możliwości gospodarcze, których niejeden naród, niejedno państwo nam zazdrości...

Obok eksportu węgla największą uwagę skupia na sobie eksport naszej produkcji hutniczej. Kwestja ich zbytu jednakże, jest w chwili obecnej nad wyraz skomplikowana, a każde energiczniejsze posunięcie w tym kierunku z naszej strony, powoduje niemal automatycznie kontrakcję ze strony państw w półzawodniczących.

Walka konkurencyjna między przemysłem żelaznym krajów europejskich, a przemysłem żelaznym Polski rozgrywa się głównie na terenie Bałkanów i bliskiego Wschodu. Przyczyną tego jest, że rynki bałkańskie stanowią dla polskiego przemysłu żelaznego najbardziej naturalne obok rynków niemieckiego i rosyjskiego obszary zbytu i istnieją w tym kierunku silnie rozwinięte możliwości eksportowe. Z tego też powodu zrozumiałem jest, że polski przemysł żelazny w interesie swego rozwoju eksportu ze zbytu na rynki te zrezygnować nie może.

Trudności, na jakie spotykają próby porozumienia pomiędzy kartelem stalowym a polskim przemysłem żelaznym, niewątpliwie czerpią swój początek obok specjalnie nieprzychylnego stanowiska zajmowanego przez przemysł niemiecki również w obawach, jakie żywią kartel środkowo-europejski, oraz kartel wytwórców szyn, wobec konkurencji polskiej na rynkach bałkańskich.

Początkowo eksport polskich wyrobów hutniczych na Bałkany był niewielki i nie budził najmniejszych obaw w konkurentach środkowo-europejskich, jednakże w roku 1927 zaczyna on wzrastać. I tak w drugiem półroczu 1927 r. eksport hut górnośląskich na rynki bałkańskie podniósł się w porównaniu z pierwszem półroczem 1926 prawie o 150 procent, a w pierwszym kwartale 1928 r. wywóz tych artykułów na rynki bałkańskie podniósł się jeszcze i wynosił w tym okresie 283 procent eksportu pierwszego półrocza 1926, a 114 procent eksportu z drugiego półrocza 1927 roku.

Tem też tłumaczyć należy, że kartel środkowoeuropejski oraz specjalnie zainteresowany kartel wytwórców szyn zażądał narzucenia hutom polskim przed dopuszczeniem ich do kartelu stalowego umowy w sprawie rynków zbytu na Bałkanach. Niestety jednak stanowisko zajmowane przez kartel wytwórców szyn było nie do przyjęcia. Nieoficjalne propozycje wysuwane przez kartel ten przyznawały Polsce tak niską kwotę, że nie mogła ona absolutnie stanowić jakichkolwiek podstaw do poważniejszych pertraktacyj. — Zdolność produkcyjna bowiem polskich hut żelaznych wynosi około 300 tysięcy ton rocznie, podczas gdy zapotrzebowanie polskich kolei państwowych wynosiło w ostatnim roku zaledwie około 80 tysięcy ton, pozostaje przeto około 200 tysięcy ton, które mogą być uplasowane na rynkach zagranicznych. Z tych też względów polski przemysł hutniczy, który dotychczas w rzeczywistości poważniejszych ilości swych wyrobów hutniczych na rynkach bałkańskich nie był w stanie umieścić, nie mógł równocześnie zgodzić się jednak na odjęcie w przyszłości możliwości rozwoju eksportu.

Podobnie i pertraktacje z kartelem środkowo-europejskim nie wydały dotychczas żadnych konkretnych rezultatów z tego prostego powodu, że również kartel ten pragnął narzucić polskiemu przemysłowi hutniczemu kwoty wywozowe ustalone na podstawie cyfr wywozowych lat ubiegłych, które nie odpowiadają ani obecnym cyfrom wywozowym, ani tembardziej naturalnym możliwościom eksportowym już w niedalekiej przyszłości.

Ten stan rzeczy jednakże nie powinien budzić poważniejszych obaw odnośnie do możliwości przyszłego dojścia do porozumienia z przemysłem hutniczym środkowej Europy i kartelem szynowym. — Niewątpliwie bowiem w istniejącym obecnie układzie stosunków pozycja Polski w odniesieniu do środkowo-europejskiego przemysłu żelaznego wzmocni się, a przez to prędzej, czy później przemysł środkowo-europejski dojdzie do zrozumienia, że porozumienie oparte na obopólnych interesach będzie korzystniejsze od dzikiej walki konkurencyjnej.

Pozycja polskiego hutnictwa dlatego dozna wzmocnienia, że z jednej strony ekspansja eksportowa polskich hut na rynki bałkańskie ciągle wzrasta — z drugiej strony dlatego, że od pewnego czasu daje się zaobserwować osłabienie spoistości wewnętrznej kartelu stalowego. W ekspansji pierwsze miejsce wśród przedsiębiorstw górnośląskich zajmują Huty Królewska i Laury, która wywiozła w r. ub. 70 tysięcy ton ,czyli czterdzieści kilka procent wywozu artykułów metalowych z Polski. Przedsiębiorstwo to prowadzi celową i planową politykę eksportową, głównie wywożąc na rynki jugosłowiańskie. Wspomniane huty otrzymały już poważne zamówienia z rynków bałkańskich na rok bieżący i przyszły, tak, że istnieją wszelkie widoki rozwoju eksportu w tym kierunku.

Osłabienie spoistości kartelu również pracuje dla wzmocnienia pozycji polskiej. Osłabienie to jest wynikiem z jednej strony organicznie słabej jednolitości kartelu — nie będącego w stanie w dostatecznej mierze regulować cen wyrobów metalowych, a to ze względu na brak wspólnych biur sprzedaży i pozostawanie poza kartelem przemysłów żelaznych Angli i Stanów Zjednoczonych, a po drugie dzięki ujawniającemu się ostatnio coraz intensywniej działaniu od-

Dom Handlowy
ANTONI BERNHARD

Poznań	**Łódź**
W. Garbary 18	ul. Andrzeja 7
Tel. 12-59	Tel. 901

Poleca z własnych składów
oraz z reprezentowanych fabryk hut i kopalń
dla **PRZEMYSŁU, HURTOWNIKÓW I KOLEJNICTWA.**

ŻELAZO - bednarkę - belki - szyny - **BLACHĘ**
RURY - kotłowe, gazowe czarne i ocynkowane i wszelkie inne.
ŻELAZO CIĄGNIONE na gorąco i zimno.
STAL RESOROWĄ płaską i żłobkowaną.
ODLEWY STALOWE w/g wszelkich modeli
AKCESORJA KOLEJOWE - KOLEJKI WĄSKOTOROWE.
KONSTRUKCJE ŻELAZNE w/g podanych lub własnych projektów.
GWOŹDZIE - nity - wkrętki - żelazne, miedziane i mosiężne.
DRUTY wszelkiego rodzaju i grubości żelazne i stalowe.
SPRĘŻYNY MEBLOWE.
LINY STALOWE dla Przemysłu i Rolnictwa.
ŁAŃCUCHY " " "
SZPADLE - łopaty, kopacze, dziabki, **WIDŁY** do wszelkich produktów.
APARATY DO SPAWANIA - wytwornice, palniki do spawania i cięcia, wentyle redukcyjne, **TLEN** i wszelkie akcesorja.
WĘGIEL wysoko koloryczny **KOPALŃ**

RENARD i REDEN.

4581



NOWOŚĆ!!

Pompy studzienne

Łożyska kulowe, wydajność do 7000 l. na godzinę, poruszane dowolnie ręcznie, kieratem lub motorem dostarcza Firma

Przedsiębiorstwo Wiercenia Studzien
Inż. Fr. Dominik
Lwów, 29 Listopada 37

Telefon 18-55

5837

Fabryka Armatur
E. v. Münstermann
Bielsko (Śląsk)



Armatury do pary, wody i gazu
Wentyle żeliwne i stalowe
Zasuwy lekkiej i ciężkiej budowy
Hydranty pod- i nadziemne
Kurki zwykłe oraz w specjalnem wykonaniu
Odlewy z bronzu fosforowego do 15000 kg jednej sztuki

Wyłączny przedstawiciel na Poznańskie Pomorze oraz Gdańsk

Stefan Duchowski
Biuro Inżynierskie
Poznań, Al. Marcinkowskiego 1
Telefon 32-26

5873

50
1878 — 1928

Telegr. LINODRUT. Telefon 4007

A. ZWIERZCHOWSKI i S-ka

biura: Poznań, Podgórna 10 a.
Fabryki: **Poznań-Górczyn i Czerwonak**

Polecamy wyroby własne jak:
ocynkowane siatki 4 i 6 kątne,
Tkaniny metalowe,
Druty kolczaste
Liny stalowe i konopne,
Liny transmisyjne,
Wyroby powroźnicze,
Sznury, szpagaty, siecie.



środkowemu poszczególnych członków kartelu, którzy przekraczając kwoty produkcyjne zdołali uzyskać ostatnio zniżkę kar konwencyjnych o 50 procent. — Wszystko to sprawia, że przypuszczają, iż kartel stalowy przerodzi się w przyszłości w porozumienie jedynie eksportowe, pozostawiając każdemu państwu zupełną swobodę na rynku krajowym, co oczywiście byłoby równoznaczne z osłabieniem jego znaczenia i wpływów. Czy przypuszczenia te sprawdzą się, przyszłość pokaże, w każdym razie już obecnie tarcia w łonie kartelu osłabiają jego pozycję na zewnątrz.

Momentu tego nie wolno nam przeoczyć. Wyłamujące się z kartelu jednostki niewątpliwie runą całą parą na rynek bałkański, spychając się nawzajem i walcząc o każdą piędź podatnego terenu. My jednakowoż, będąc poza kartelem i posiadając już dziś swobodę ruchów, jesteśmy w stanie, wyprzedzając proces jego rozkładu, stanąć mocną stopą na Bałkanach zanim inni zdołają nam w tem przeszkodzić. Oczywiście, jest to droga i dziś już bardzo trudna, jednakowoż powodzenie ostatniego roku uprawnia nas do przypuszczenia, że osiągniemy na niej konkretne wyniki.

Step.

Z działalności
Związku Eksportowego Przemysłu Metalowego Przetwórczego.

Na zasadzie rozporządzeń ministerjalnych o zwrocie cła Związek Eksportowy P. M. P. wystawił w ciągu I. kwartału 1928 r. zaświadczenia eksportowe na wywóz następujących wyrobów przemysłu metalowego przetwórczego:

I. Odlewy żeliwne.

waga w kg. — wartość w złotych.

a) Rury wodociągowe i kanalizacyjne:

do Rumunji . .	444 431	191 043
„ Finlandji . .	140 094	63 054
„ Danji	131 005	56 442
„ Łotwy	97 662	43 933
„ Litwy	44 900	20 915
„ Szwecji . . .	14 880	1 920
Ogółem wywieziono	872 972 kg.	wartości 382 597 zł

b) Odlewy budowlane:

do Rumunji . . .	188 145	105 325
„ Norwegji . . .	71 560	38 270
„ Łotwy	49 070	24 896
„ Turcji	21 712	20 470
„ Estonji	14 005	8 010
„ Litwy	13 655	8 455
„ Finlandji . . .	1 500	400
Ogółem wywieziono	359 647 kg.	wartości 205 826 zł.

c) Odlewy maszynowe:

do Rumunji	6 212	1 869
„ Łotwy	2 513	1 282
Ogółem wywieziono	8 725 kg.	wartości 3 151

d) Naczynia surowe i emaljowane:

do Rumunji	162 520	122 288
„ Łotwy	73 373	50 082
„ Norwegji . . .	28 500	14 240
„ Litwy	17 467	10 814
Ogółem wywieziono	281 860 kg.	wartości 197 424 zł.

e) Żelazka do prasowania:

do Rumunji	14 217	10 300
„ Łotwy	11 772	9 238
„ Indji Holend. .	9 999	10 680
„ Litwy	26	45
Ogółem wywieziono	36 014 kg.	wartości 30 263 zł.

f) Przybory ogrzewalne:

do Łotwy	82 542	33 321
„ Finlandji . . .	34 129	14 667
„ Szwecji	15 923	6 847
„ Rumunji . . .	15 000	5 934
„ Jugosławji . .	10 008	4 300
Ogółem wywieziono	157 662 kg.	wartości 65 069 zł.

2. Maszyny i narzędzia rolnicze:

do Rosji	183 242	186 709
„ Rumunji . .	36 350	32 841
„ Estonji	13 378	13 654
„ Mandżurji . .	11 6[illegible]8	13 532
„ Turcji	9 929	10 546
„ Łotwy	9 013	24 432
„ Finlandji . . .	6 675	8 247
„ Bułgarji . . .	480	668
„ Ameryki Półn.	207	178
Ogółem wywieziono	270 892 kg	wartości 200 807 zł

3. Blacha pokryta cynkiem:

do Austrji	400 408	313 301
„ Czechosłowacji .	318 [illegible]74	248 629
„ Łotwy	270 605	213 945
„ Litwy	170 801	136 388
„ Rumunji	44 992	35 235
„ Jugosławji . . .	42 496	31 787
„ Argentyny . . .	4 973	3 628
„ Szwecji	403	323
„ Danji	199	152
Ogółem wywieziono	1 253 851 kg.	wartości 983 378 zł

4. Drut żelazny:

do Czechosłowacji wywieziono 30 038 kg. wartości 11 745 zł.

5. Łopaty i szpadle:

do Rumunji wywieziono 9 150 kg. wartości 9 088 zł.

6. Widły:

do Rumunji wywieziono 5 704 kg. wartości 7 565 zł.

7. Podkówki żelazne:

do Łotwy wywieziono 390 kg. wartości 472 zł.

8. Wiadra ocykowane:

do Łotwy	37 633	38 071
„ Litwy	10 000	13 653
Ogółem wywieziono	47 633 kg.	wartości 51 724 zł,

9. Obrabiarki:

do Łotwy	8 569	7 977
„ Litwy	1 000	959
„ Rumunji	100	1 024
Ogółem wywieziono	9 669 kg.	wartości 9 960 zł.

10. Kowadła:

do Łotwy	1 598	1 157
„ Litwy	473	312
Ogółem wywieziono	2 071 kg.	wartości 1 469 zł.

11. Butle stalowe:

do Rumunji wywieziono 19 600 kg. wart. 24 564 zł.

12. Śruby do drzewa:

do Bułgarji wywieziono 6 567 kg. wartości 8 196 zł.

13. Pierścienie sprężynowe:

do Jugosławji wywieziono 29 992 kg. wart. 52 008 zł.

Ogółem wywieziono 3 402 377 kg. wart. 2 335 216 zł.

Jak zwiększyć dochodowość kolei żelaznych?

KOMERCJALIZACJA KOLEI ŻELAZNYCH W POLSCE JEST JESZCZE ZA GÓRAMI. — NA RAZIE GROZI NAM PODWYŻKA TARYF. — ZASADY NAUKOWEJ ORGANIZACJI W KOLEJNICTWIE. JAK SPRAWY UJMUJĄ W AMERYCE? — POŻYTECZNA PRACA LUISA D. BRANDEIS'A.

Społeczeństwo polskie oczekuje zasadniczej reorganizacji zarządu kolejami. Od reorganizacji tej oczekiwane są znaczne korzyści, dowodem których jest rezultat gospodarki na kolejach niemieckich, stanowiących obecnie spółkę akcyjną.

Sprawa jednak usamodzielnienia kolei zostaje wciąż odkładana, gdy natomiast podnoszona jest obecnie sprawa podwyżki taryfy kolejowej celem osiągnięcia większych dochodów, mogących być przeznaczonemi na budowę nowych kolei.

Jakkolwiek budowa nowych kolei jest jednym z najważniejszych zagadnień w dziedzinie usprawnienia życia gospodarczego i podniesienia wytwórczości w państwie, a użycie osiągniętych w kolei zysków na rozbudowę sieci kolejowej uznane być winno za właściwe, — to jednak podniesienie taryfy, jako jedyny sposób osiągnięcia większych dochodów rodzi tak wielkie wątpliwości, iż bez dokładnego rozważenia tej sprawy zastosowane być nie powinno.

Przedewszystkiem podniesienie taryf kolejowych przyniesie dwie krzywdy: podroży życie w Polsce i przyczyni się do zmniejszenia liczby przewozów i przejazdów. Ten ostatni fakt może nastąpić wskutek jednoczesnego szybkiego rozwoju automobilizmu, konkurującego już w wielu razach skutecznie z koleją.

Podrożenie życia w Polsce i zmniejszenie liczby przewozów i przejazdów spowodować może nawet zmniejszenie dochodu z kolei, w każdym razie obniży sprawność życia gospodarczego i zdolność współzawodnictwa.

Przed decyzją podniesienia taryfy nastąpić winna dokładna analiza kosztów własnych kolei celem obniżenia tychże i osiągnięcia zwiększonych dochodów drogą poprawy organizacji i obniżenia kosztów własnych.

Jednym z najskuteczniejszych środków w tej mierze jest usamodzielnienie kolei, jako przedsiębiorstwa zdolnego do przeprowadzenia gruntownych reform organizacyjnych.

Jednocześnie winna nastąpić racjonalizacja aparatu kolejowego drogą metod naukowej organizacji opartych na doświadczeniu zdobytem na tem polu w przodujących państwach.

Pouczającym tutaj przykładem jest sprawa towarzystwa kolei amerykańskich na wschód od Missisipi i na północ od rzeki Ohio i Potomak, gdy towarzystwo to w r. 1910 zwróciło się do komisji międzystanowej o zatwierdzenie podwyżki taryf.

Towarzystwo uzasadniało konieczność podwyżki taryf wzrostem kosztów eksploatacji.

Pod wpływem opinji publicznej, protestującej przeciwko podwyżce taryf sprawa rozważana była na drodze publicznej ankiety, w której przyjęli udział wybitni znawcy kolejnictwa i prawidłowej jego organizacji.

Ankieta, na czele której stanął Louis D. Brandeis, wykazała, iż istnieje ogromny zasób możliwości obniżenia kosztów eksploatacyjnych kolei drogą racjonalizacji opartej na metodach naukowej organizacji i że znaczne dochody towarzystwo może czerpać z prawidłowo eksploatowanych kolei bez potrzeby podwyżki taryf.

Sprawa ta przyczyniła się w Stanach Zjednoczonych A. P. najskuteczniej do szerokiego zarekomendowania społeczeństwu skutków metod naukowej organizacji i do stosowania tych metod w takiej mierze, jak to nie istnieje w żadnym innym kraju.

Zwracał nam uwagę na to generał Crozzier, zaproszony do Polski przez Instytut Naukowej Organizacji w r. 1927 w odczycie, wypowiedzianym w dn. 28 października 1927 r. w auli Politechniki Warszawskiej. Zarówno podniósł to też przybyły na II Polski Zjazd Naukowej Organizacji p. Harrington Emerson, wybitny znawca organizacji kolejnictwa.

Logicznie rozumując, wydaje się, iż nic nie może być właściwszego, jak pójście po tejże drodze w Polsce, nie wyróżniającej się wcale prawidłową organizacją.

Tymczasem tej drodze są przeciwni liczni rzecznicy, jakoby warstw pracujących, obawiających się każdej reformy, która zmniejsza ilość rąk roboczych, motywując, iż w chwili bezrobocia, reformy podobne nie są wskazane.

Jest to pogląd z gruntu błędny. Walka z bezrobociem przez prowadzenie w społeczeństwie niesprawnych i kosztownych instytucyj, nigdy bezrobocia nie zmniejszy, raczej go powiększy.

Jedynie usprawnienie każdej placówki, obniżanie kosztów jej produkcji i obniżanie cen, jest właściwą drogą do takiej prosperacji, która jest zdolna zatrudnić liczne bezrobotne dziś rzesze i dać im wydatne wynagrodzenia.

Koleje, jako wielkie przedsiębiorstwo, którego sprawna działalność ożywia całe życie gospodarcze, nie mogą w tym postępie pozostać bierne.

Każda meljoracja, jak nowa lepsza maszyna, zmniejsza liczbę rąk roboczych na czas jedynie przejściowy, przyczyniając się w następstwie do zwiększenia zatrudnienia.

Klasycznym przykładem w Polsce była walka, podjęta w swoim czasie przez robotników w Łodzi, przeciw mechanicznym warsztatom tkackim, które stały się następnie główną podstawą prosperacji i rozkwitu Łodzi, a także zatrudnienia nowych, wielkich rzesz robotniczych.

W trosce o poprawę istniejącego stanu rzeczy i usunięcia błędnych poglądów, Instytut Naukowej Organizacji wydaje obecnie w tłumaczeniu polskiem pracę Louisa D. Brandeis'a p. t. „Naukowa Organizacja a koleje żelazne", która winna otworzyć oczy całemu społeczeństwu polskiemu, a przedewszystkiem tym, którzy na poprawę kolei wpływ mają, jak dalece byłaby błędna droga podnoszenia taryf bez uprzedniego zastosowania zdobytych doświadczeń, a tyczących się usunięcia strat materjału, czasu i pracy ludzkiej.

I. N. O.

Z ŻYCIA GOSPODARCZEGO ZAGRANICY

NIEMCY.

Przemysł narzędzi precyzyjnych wykazuje od kilku miesięcy wprawdzie niezbyt ostre, ale stałe obniżanie się konjunktury. Objawia się to głównie w coraz mniejszem zapotrzebowaniu na rynku krajowym. Nowe zamówienia napływają słabiej i na mniejsze ilości.

Stan zatrudnienia w fabrykach pozostaje chwilowo bez zmiany. Utrzymuje się on głównie zamówieniami, zebranemi na różnych Targach wiosennych. Skoro te jednak zostaną wyczerpane, fabrykanci niechybnie będą zmuszeni ograniczyć produkcję i dnie pracy, o ile będą chcieli trzymać dotychczasową ilość robotników.

Wobec tego zatargi w sprawie wynagrodzeń i podwyżki płac są objawem bardzo niepożądanym i szkodliwym dla samych nawet robotników. Wprawdzie berlińskie i remscheidzkie poczynania zakończyły się przyznaniem 7% nadwyżki dla płac robotniczych. Gorszy koniec przewiduje się dla strejkujących w okręgu Gera, gdzie fabrykanci wcale nie spieszą się do zawarcia ugody i raczej trzymają fabryki nieczynne, aniżeli obciążać się wyższemi płacami. Robotnicy zaś liczą na to, że ostatecznie fabrykanci będą zmuszeni ustąpić, jeżeli będą chcieli dotrzymać przyjęte zobowiązania dostawy.

Od 10 do 13 maja r. b. odbył się we Wrocławiu 58 targ maszyn rolniczych, połączony z targiem technicznym i wystawą myśliwską, budowlaną, oraz przyborów biurowych. Firm wystawiających było ogółem 603, z czego 80% firm śląskich, reszta z innych dzielnic niemieckich. Obrotów i transakcyj dokonano mało. Dla zachęcenia do zakupu ofiarowywano wyjątkowo dogodne warunki zapłaty (termin dwuletni, pierwsza rata po żniwach 1929, ostatnia po żniwach 1930), jednocześnie Izba Rolnicza we Wrocławiu udziela 3-letnich kredytów na zakup maszyn przy 4½%.

Zwracano też uwagę na potrzebę intensyfikacji produkcji celem uchylenia wzrostu przywozu i braku rolniczych sił roboczych.

Targi wrocławskie uważać należy za nieudałe, gdyż ciężkie położenie rolnictwa śląskiego pozwala na zakupywanie jedynie maszyn i narzędzi mniejszych. Do niepowodzenia przyczynił się również niewłaściwy sezon targów, gdyż termin zakupna maszyn siewnych już minął, a maszyny żniwne nabywane będą dopiero od połowy czerwca po wyjaśnieniu się widoków urodzaju. Inicjatorzy targów liczyli na napływ kupców z Polski, przejawem czego było sporządzenie katalogów w języku niemieckim, polskim i francuskim. Wbrew temu jednak interesanci polscy nie dopisali.

ROSJA SOWIECKA.

Ukraiński przemysł metalurgiczny rozwija się lepiej, aniżeli rada gospodarcza to przewidywała. Wartość jego produkcji w ciągu I. półr. bież. okresu gospodarczego (październik 1927 — marzec 1928) wyniosła sumę 229.6 milj. rubli. Stanowi to nadwyżkę o 2% w stosunku do preliminowanej wysokości produkcji, ustalonej przez rząd na sprawozdawczy okres i o 19% w stosunku do I półrocza tegoż roku gospodarczego.

Wszystkie fabryki wyprodukowały łącznie 1.088 tys. ton żelaza lanego. Program półroczny w zakresie produkcji żelaza lanego został wykonany w 99%. W tymże okresie wyprodukowano 1.102 tys. ton stali, czyli 103% zakreślonego planu, 903 tys. ton żelaza walcowanego (104% planu), oraz różnych innych wyrobów 258 tys. ton, t. j. 99% planu.

Wydajność pracy robotniczej dopiero w drugim kwartale zbliżyła się do przewidzianej w programie przemysłowym. Wartość produkcji przypadającej na 1 robotnika wynosiła w I kwartale sumę 337 rb. 87 kop., czyli 97,3% programu, w styczniu 351 rb., w lutym 334 rb., w marcu nieco więcej.

Przeciętna płaca zarobkowa w pierwszym kwartale 69 rb. 71 kop., w styczniu — 71 rb. 87 kop., w lutym i marcu zaś uległa pewnemu zmniejszeniu.

CHILE.

Polityka gospodarcza rządu sięga coraz głębiej w gospodarkę krajową i zaczyna coraz wyraźniej wpływać na jej rozwój. Po uregulowaniu sprawy eksploatacji złóż saletry i jodu, rząd wydał nowe rozporządzenie, powołujące do życia „Radę Węglową", oraz o subwencjonowaniu narodowej żeglugi zagranicznej.

Ustawa o „Radzie Węglowej" dąży do rozbudowy i podniesienia krajowego przemysłu węglowego. Zdąża do tego przez udzielanie odnośnym przedsiębiorstwom subwencji czystej na zaprowadzenie nowoczesnych urządzeń technicznych i mechanicznych na kopalniach, umożliwiających produkcję tanią a rentowną, oraz w postaci premji produkcyjnej i protekcji celnej, obniżającej zdolność konkurencyjną węgla importowanego. Jakie stawki celne obciążają obecnie węgiel, brykiety i koks zagraniczny, już podawaliśmy w jednym z poprzednich numerów.

Owocem tych środków i zarządzeń jest zażegnanie kryzysu węglowego w kraju. W styczniu i lutym produkcja krajowa doszła do 206 000 ton. Jestto wprawdzie kontyngent jeszcze o 20 000 ton niższy, aniżeli to było w przeciętnych ilościach produkcji miesięcznej w roku 1927; ale znaczy równocześnie już postęp w stosunku do poziomu produkcji w ostatnich miesiącach roku ubiegłego. Następne miesiące wykażą zapewne jeszcze większą skuteczność wyżej wspomnianych zarządzeń.

Produkcja miedzi wydała w styczniu i lutym roku bieżącego 38 900 ton, z czego na eksport poszło 38 363 ton. Celem uniknięcia nadprodukcji kopalnie miedzi nie są w całej pełni wykorzystywane. Eksploatowane są tylko obfitsze złoża. W miarę wzrostu zbytu i produkcja miedzi zostanie podniesiona.

(Zebrał i opracował *J. Taberski*).

KRONIKA EKSPORTOWO-IMPORTOWA

OPARTA NA BEZPOŚREDNICH INFORMACJACH Z PAŃSTWOWEGO INSTYTUTU EKSPORTOWEGO; IZB HANDLOWO-PRZEMYSŁOWYCH; IZB HANDLOWYCH MIĘDZYPAŃSTWOWYCH W KRAJU I ZAGRANICĄ; KONSULATÓW RZECZYPOSPOLITEJ I PAŃSTW OBCYCH — TARGÓW KRAJOWYCH I ZAGRANICZNYCH ORAZ ZWIĄZKÓW GOSPODARCZYCH.

WSKAZÓWKI DLA EKSPORTUJĄCYCH DO WŁOCH.

Towary eksportowane do Włoch opłacają oprócz stawek celnych taksę przywozową w stosunku 1 proc. od wartości towaru. Najbardziej pożądanem dla klienteli włoskiej jest określanie cen towarów w lirach cif Genua, względnie franco granica.

Klientela włoska przyzwyczajona jest do kredytów 2, 3, 4 miesięcznych. Sprzedaż gotówkowa nie jest praktykowana. Termin dostawy musi być punktualnie dotrzymany. Najmniejsze opóźnienie wywołuje odmowę przyjęcia towaru, lub żądanie rabatu i odszkodowań.

Sprzedaż bezpośrednio odbiorcy nie jest wskazana i korzystniejszem jest pertraktować z klientelą włoską za pośrednictwem agentów, znających odbiorców i ich możności kredytowe.

O ile sprzedający nie jest pewien uczciwości swego agenta na fakturach towarów przesyłanych temuż na skład powinna być adnotacja, iż stanowią własność sprzedającego. W przeciwnym razie w wypadku upadłości agenta mogą być wciągnięte do masy upadłościowej.

Sprzedaż bezpośrednio odbiorcy nie jest wskazana i korzystniejszem jest pertraktować z klientelą włoską za pośrednictwem agentów, znających odbiorców i ich możności kredytowe.

Podatek dochodowy płaci agent włoski od cyfry prowizji, przedstawiciel zaś od cyfry obrotów przemysłowca. Dla uniknięcia nieporozumień w kontraktach z agentami, względnie przedstawicielami, powinien być wyraźnie zaznaczony sposób płatności podatku dochodowego.

Do czasu spłacenia przez klienta pełnej wartości towaru, towar ten może zostać własnością sprzedającego, o ile tenże w ciągu 3 miesięcy od daty dostawy zrobi odpowiednie zastrzeżenie i zarejestruje je w spisie kancelarii Sądu Handlowego. Klauzula taka zwana „riservato dominio", stosuje się szczególnie przy sprzedaży maszyn na dłuższy kredyt. Zaopatrzenie kontraktu sprzedaży w tego rodzaju klauzulę zastrzeżeniową, zawierającą wszystkie warunki sprzedaży, podlega opłacie stemplowej w wysokości 3 lir.

Ponieważ Polska korzysta w stosunku do Włoch z klauzuli największego uprzywilejowania, eksporter powinien dołączyć do towaru świadectwo pochodzenia dla uzyskania odpowiedniej stawki celnej.

Udział w przetargach zasadniczo brać może tylko przemysł włoski; dostawcy zagraniczni dopuszczani są do przetargów w wypadkach ważnych przyczyn technicznych, lub finansowych i w razie niewyrabialności w kraju danego materjału, jednakowoż z równoczesnym udziałem przemysłu włoskiego. Wielkie znaczenie dla sprzedających posiadają doroczne Targi Medjolańskie w których bierze udział coraz więcej państw europejskich.

OKAZJE DO HANDLU.

(h) W **Szwajcarji** jest wielkie zapotrzebowanie na wszelkie artykuły nożownicze, ze względu na słabo rozwinięty przemysł krajowy w tej branży. Największy zbyt mają noże stołowe, deserowe, kuchenne, rzeźnickie oraz noże do owoców, do sera i scyzoryki. Pozatem w Szwajcarji mogą znaleźć zbyt wszelkiego rodzaju owoce i warzywa.

*

(p) W **Palestynie** istnieje znaczne zapotrzebowanie na klepki dębowe 105 cm. długości, 30—35 grub. wraz z odpowiedniemi denkami. Zainteresowanych uprasza się o przesyłanie ofert cif Jaffa (Haifa) wraz ze wzorami do Pana Radcy Handlowego R. P. w Tel Aviv, P. O. B. 394.

WIADOMOŚCI Z BRANŻY

VII-my ZJAZD DELEGATÓW ZWIĄZKU POLSKICH ZRZESZEŃ TECHNICZNYCH

odbył się w czasie od 26 do 28 maja r. b. w Grudziądzu. Na zjazd przybyli przedstawiciele: Warszawy, Lwowa, Katowic, Sosnowca, Poznania, Lublina, Radomia, Bydgoszczy, Torunia, Starachowic i Grudziądza. Imieniem miejscowego stowarzyszenia powitał przybyłych prezes Władysław Markowicz. Ze sprawozdań wygłoszonych na zjeździe wynika, że Związek łączy w 25-ciu stowarzyszeniach 6.500 inżynierów i techników polskich. Rozwój Związku jest normalny. Zrzeszenie pomyślane jest jako tymczasowa organizacja do czasu utworzenia jednolitego Polskiego Towarzystwa Technicznego.

Zarząd wybrano jednogłośnie w następującym składzie: inż. Rybicki, Radziszewski, Kamieński, Rodowicz, Żaryn, dr. Deryng, Kaczmarek, Kaliński i Markowicz.

W przerwach między poszczególnemi zebraniami zwiedzono: Fabrykę Herzfeld i Viktorius, Zakłady „Unji" i Polskiego Przemysłu Gumowego „P. P. G.". Na zakończenie zjazdu urządzono wycieczkę do Gdyni, gdzie zwiedzono szczegółowo budujący się port handlowy i wojenny. Pod znakomitem kierownictwem inż. Wendego miano okazję stwierdzić i przekonać się, że budowa i rozwój portu szybkim krokiem postępuje naprzód.

ZWYŻKA CEN MIEDZI.

Swego czasu podawaliśmy na łamach pisma naszego, że należy się spodziewać, iż amerykański kartel miedziany doprowadzi cenę miedzi do 15.00 centów za funt elektrolitu cif porty europejskie. Okazuje się więc, że zamiast stabilizacji coraz wyraźniej występuje dążenie kartelu do śrubowania cen. Kiedy kartel powstał w październiku 1926 r. cena ta wynosiła około 14.45, następnie na początku 1927 r. spadła do 13 centów, odtąd jednak kartel korzystając z konjunktur rynkowych, starał się podnosić cenę, aż doszedł do obecnej. Ogólna jednak opinja twierdzi, bynajmniej, że podwyższanie cen miedzi nie jest jeszcze ukończone. Monopolowe stanowisko kartelu pozwala mu obecnie całkowicie opanować rynek.

KONKURENCJA POLSKICH RUR

daje się odczuwać zarówno na północno, jak i południowo-amerykańskim rynku rur. Jak donosi nowojorski „Journal of Commerce", fabrykanci polscy udzielają odbiorcom amerykańskim kredytów długoterminowych. Z trzech polskich wytwórni rur, według informacji tegoż pisma, tylko huta Bismarka należy do związku walcowni rur, natomiast huta Laury i Sosnowiec pertraktowały ostatnio ze związkiem, jednakże dotychczas bez skutku.

Z ŻYCIA PLACÓWEK
PRZEMYSŁOWO-HANDLOWYCH

ROMAN CIĄŻYŃSKI, MASZYNY RZEŹNICZE, POZNAŃ, UL. MASZTALARSKA 5 a.

Niech nam z tego miejsca raz jeszcze wolno będzie polecić wyżej wymienioną firmę, której eksponaty, wystawione na tegorocznych Targach Poznańskich, cieszyły się bardzo wielkiem uznaniem.

Firma, jako generalny przedstawiciel Bydgoskiej Fabryki Maszyn Rzeźniczych, wystawiła kutry, wilki do ręki i zapędu motorowego, szpryce cylindrowe, maszynki do nakroju „Favorit", oraz wszelkie inne przybory rzeźnicze.

Ponieważ omawiana placówka znana jest ze solidności oraz punktualnego wykonywania wszelkich zleceń, przeto zyskuje ona prawie z miesiąca na miesiąc coraz to więcej odbiorców, co wróży dla niej jaknajlepsze widoki na przyszłość.

S. SAMULSKI I SP., PLESZEW, ZAKŁADY BUDOWY MASZYN, LEJARNIA I KOTLARNIA.

Powyższa firma jest jedną z najsławniejszych i najzasłużeńszych, czynnych dotychczas placówek przemysłowych naszej dzielnicy. Prowadzona przed wojną światową pod firmą Jezierski i Sp. od ca. 14 lat, znaną jest jako Pleszewska Fabryka Maszyn, S. Samulski i Sp. w Pleszewie.

Zbytecznem też byłoby mówić o zasługach tej firmy dla rozwoju życia gospodarczego naszej dzielnicy; są to rzeczy dzisiaj ogólnie już znane i należycie przez społeczeństwo ocenione.

To też nic dziwnego, iż firma cieszy się wielkiem uznaniem, a wyroby jej dużym popytem wśród najszerszych kół. Ilość zatrudnionych w zakładach tej firmy sił roboczych wynosi obecnie przeszło 150 ludzi.

Fabryka prowadzona nawskroś nowocześnie, posiada najnowsze urządzenia i maszyny, w tem samych obrabiarek tylko 115 sztuk; nadto rozporządza przedsiębiorstwo to własną siłą zapędową i posiada własną centralę elektryczną dla światła i siły.

Pod względem organizacji swej wytwórczości, poważnie rozwiniętej i nieustannie się rozwijającej, rozróżniamy cztery zasadnicze działy:

I. Fabrykację znanych i cenionych szeroko maszyn i narzędzi rolniczych najróżnorodniejszego typu,

II. Budowę pomp, wyrób armatur i różnego rodzaju smarownic,

III. Budowę obrabiarek, głównie do drzewa,

IV. Dział reparacji maszyn rolniczych i przemysłowych, budowy nowych palenisk do kotłów parowych, a nadto instalacyj centralnych ogrzewań, wodociągów i kanalizacji.

Długoletnie doświadczenie fachowe omawianej firmy wyrobiło jej wyrobom ogólnie cenioną markę i wzięcie, któremi niewątpliwie firma ta cieszyć się nieustannie będzie w szerokich kołach swej klienteli.

„MATERJAŁ BUDOWLANY", TOW. AKC. W POZNANIU.

Zwyczajne Walne zebranie akcjonarjuszów odbyło się dnia 24 ub. m. w Poznaniu w lokalu „Strzechy Budowniczych" pod przewodnictwem p. inż. Antoniego Szumana. Sprawozdanie zarządu oraz bilans za rok gospodarczy przedstawił zgromadzonym członek zarządu p. Stan. Łomowski, zaznaczając, że rok gospodarczy był zarówno pod względem rozwoju, jak i wyników finansowych bardzo pomyślny. Ogólny obrót na jednej stronie księgi głównej wynosił złotych 11.930.899.82, z czego na obrót towarowy przypada złotych 2.373.457.68, wobec 874.676.80 zł. w roku poprzednim. Obroty oddziałów w Toruniu i Grudziądzu również wzrosły. Nadmienić wypada, że korzystne wyniki bilansowe, Tow. zawdzięcza usilnie zapobiegliwej pracy swego całego personelu. Konjunktura w roku bieżącym jest stosunkowo dobra, jednak uzależniona do pewnego stopnia od ogólnego położenia gospodarczego kraju, gdyż rząd przeznacza tylko nikłe odsetki na cele budowlane tutejszej dzielnicy. Również w lutym r. bież. Tow. otworzyło nowy oddział w Bydgoszczy w przejętych składach po będącej w likwidacji Firmie „Polbal".

Oddział rozwija się pomyślnie, a to dzięki poparciu tamtejszych władz państwowych i komunalnych oraz polskich przedsiębiorstw. Przedstawiony bilans na dzień 31 grudnia 1927 zamykający się sumą 545.073.59 zł. przyjęto i udzielono pokwitowania Zarządowi i Radzie Nadzorczej. Zysk wykazany w kwocie 25.938.12 zł. podzielono w formie proponowanej, tak, że na dywidendę i superdywidendę przypada 35%. Następnie uchwalono zmianę § 1, dotyczącego zmiany Firmy. Odtąd Firma brzmieć będzie: „Materjał Budowlany", Sp. Akc. w Poznaniu. Ustępujących z kolei starszeństwa członków Rady Nadzorczej pp. Leona Eckerta i Maksymiljana Garsteckiego wybrano ponownie.

FABRYKA ŁAŃCUCHÓW I NARZĘDZI STALOWYCH I. I M. PRYWES, WARSZAWA, ŁUCKA 38.

Firma powyższa powstała w roku 1913. Fabryka zatrudnia obecnie do 250 robotników. Po sprowadzeniu z zagranicy maszyn, będących ostatnim wyrazem techniki, a między innemi olbrzymiej prasy, jednej z największych w Polsce, przystąpiono do produkcji artykułów masowych, głównie dla potrzeb kolejnictwa.

Specjalnością fabryki jest produkcja wszelkiego rodzaju łańcuchów elektrycznie spawanych i ręcznych oraz imadeł kowalskich.

Produkcja roczna wynosi ca. 2000 ton.

Generalne przedstawicielstwo na Wielkopolskę i Pomorze posiada znana firma poznańska M. Nasielski, Poznań, Wielkie Garbary 8, telef. 50-34.

DZIAŁ AUTOMOBILOWY

Na drodze do zdobycia przestworzy nadpowietrznych.

W ostatnich dniach maja odbyła się zapowiedziana przez wynalazcę samochodu rakietowego próba na torze wyścigowym Avus.

Demonstracja, która odbyła się w obecności umyślnie na to zaproszonych gości, przedstawicieli władz, wojskowości i pracy, udała się w zupełności. Trwała ona zaledwie 2 minuty, ale przekonała wszystkich, a zwłaszcza wynalazców silnika rakietowego, że w warunkach małego tarcia i prostej linji można osiągnąć niebywałą dotychczas szybkość ruchu.

Jazdę próbną poprzedził wykład p. Schüttego o zasadach i celach auta rakietowego. Po nim przemawiał jeszcze sam wynalazca i konstruktor inż. Fryderyk Opel, który też następnie osobiście auto poprowadził. Inż. Fryd. Opel w swej przemowie przedstawił zebranym swoje zamiary zużytkowania własnego wynalazku. Wedle jego planu, obecne auto rakietowe to dopiero pierwsza faza realizacji jego projektów. Robi ono dopiero 236 km. na godzinę; następne jednak będzie mogło zrobić już 1000. Do następnej próby trzeba jednak będzie zbudować specjalny tor szynowy, gdyż obecne drogi nie pozwalają na rozwinięcie takiej szybkości jazdy. Dopiero po zbudowaniu zapowiedzianego samochodu i osiągnięciu szybkości jazdy ponad 1000 km. na godzinę, zakłady Opla przystąpią do zrealizowania właściwego celu silnika rakietowego i zaczną pracować nad przystosowaniem go do lotu powietrznego. Jeżeli się to uda, podróże powietrzne odbywać się będą z nadzwyczajną szybkością i pewnością, gdyż właściwym ich torem będzie przestworze nadpowietrzne, wolne od tarcia i burz.

Po wykonaniu jazdy próbnej inż. Opel w wywiadzie z przedstawicielami prasy wyznał otwarcie, że pomysł auta rakietowego nie jest zupełnie nowym ani czystym jego wynalazkiem. Już w kronikach XV w. znajduje się wzmiankę o tego rodzaju wynalazku, którego pomysł tułał się w umysłach techników przez długie stulecia.

W roku 1886 Francuz Buisson wymyślił pod bną konstrukcję motoru, o czem inż. Opel w wywiadzie z prasą berlińską zamilcza. Dla przypomnienia i słuszności krak. „Nowa Reforma" podaje następujący fakt.

Dnia 16 grudnia 1886 r. paryżanie bardzo żywo komentowali dziwną łódź, znajdującą się na wodach Sekwany. Na pokładzie jej znajdowało się 2 ludzi: inż. Just Buisson i jego najlepszy przyjaciel. Obaj zajęci byli około maszynerji łodzi. Nagle dał się słyszeć głośny podobny do strzału huk i łódź ruszyła. Krótko potem usłyszano straszny trzask i zobaczono, jak łódź rozdarta w kawałki wyleciała w powietrze, a chmura dymu pokryła zwłoki 2 ludzi.

Łódź ta, wynaleziona przez inż. Buisson, nie była niczem innem, jak pierwszym wynalazkiem w dziedzinie zastosowania eksplodujących środków do komunikacji.

Zasługą Opla jest, że podjął ten wynalazek, udoskonalił go i dokonał rekordu.

Inż. Buisson użył do poruszenia swojego wynalazku prochu strzelniczego, który spowodował katastrofę. Tak ta rzekomo nowa myśl rakietowa auta powstała przed laty 42 jeszcze w umyśle francuskiego wynalazcy.

Budową samolotów rakietowych zaczynają interesować się poza Oplem także inne firmy. Dotychczas pewne wiadomości mamy tylko z Wiednia i Pragi Czeskiej.

Z Wiednia donoszą, że niezależnie od prób z autem rakietowem typu Opel-Sander, trzej wiedeńscy technicy pracują nad konstrukcją samolotu typu rakietowego, przystosowanego do stref powietrznych, bez potrzeby dokonywania uprzednich prób naziemnych. Technicy wynalazcy Bisail, Reichsfeld i Wondrak, należący do Związku lotników przy wiedeńskiej politechnice oraz do austrjackiego Związku Pilotów, oddali swój model do dyspozycji Tow. akcyjnego „Sirius", w dowód wdzięczności dla dyrektorów tegoż towarzystwa, inż. Müllera i Preya, pod których dozorem budowano model w warsztatach „Sirius".

Pierwsza próba lotu rakietowego samolotu „Sirius" dała na razie bardzo dobry wynik. Model osiągnął szybkość lotu 150 klm. na godzinę.

Model „Sirius" jest na 80 cm. długi, z bardzo lekkiego metalu. Siłę popędową stanowi 24 rakietowy silnik.

W Pradze, donosi A. W. została, dnia 5 maja, a więc już miesiąc temu, policja miejska zaalarmowana niebywałą wiadomością. Otóż inżynier Levy donosił, że z jego garażu wykradziono nowy motor automobilowy jego własnego wynalazku i kombinacji.

Sprawa była otoczona tajemnicą i dopiero teraz stwierdzono, że był to motor rakietowy, skradziony prawdopodobnie przez szpiega.

Inż. Levy skonstruował nowy model, z którym rozpocznie próby w przyszłym tygodniu. Wyniki tych prób oczekiwane są z wielkiem zainteresowaniem.

Bardzo pouczającą i ciekawą rzeczą byłoby móc przeprowadzić studjum nad różnicami modeli Opel-Sander, wiedeńskich techników typu „Sirius" i inż. Levy. Z tem jednak trzeba będzie zaczekać, aż do oddania ich do użytku publicznego.

Jakkolwiekbądź automobilizm i awiatyka stoją wobec wielkich przeobrażeń, które bez wątpienia przyczynią się do zredukowania do minimum przeszkód odległości i przestrzeni powietrznych.

H. Groński.

Cycleary.

Na ostatnich Targach Poznańskich reprezentowane były obok samochodów cięższego typu, również i motocykle. Zadowolnić one mogą jednak tylko sportowców, nie dają bowiem tych wygód jakie przyczyniają się do takiego rozpowszechnienia się lekkich samochodów t. zw. cyclearów.

Ojczyzną tego typu lekkich samochodów była Ameryka, gdzie jednak masowy i seryjny sposób fabrykacji zwykłych samochodów obniżył ich cenę tak znacznie, iż produkcja lekkich automobili powoli zanika. Obecnie też lekkie samochody są produkowane przeważnie w Niemczech i Francji. W konstrukcji niemieckich cyclearów można zauważyć dwa kierunki. 1. zmniejszenie wymiarów samochodu bez znacznych zmian konstrukcyjnych i 2. stworzenie odmiennego typu maszyny, która byłaby maszyną przejściową między motocyklem a samochodem. Do firm popierających pierwszy kierunek należą: Appolo, Fafag, Remag. Pluton i Alfi. Cycleary tych marek posiadają czterocylindrowe silniki o objętości 1 litra, normalną skrzynkę biegów i napęd kardanowy. Odstąpienie od zwykłej konstrukcji polega na nieco krótszej ramie i drobnych zespołach silnika.

W sprawie tej spotykamy ciekawy artykuł w ostatnim numerze „Szofera Polskiego", dotyczący różnego rodzaju i typu tych samochodów lekkich.

Do firm drugiego kierunku należą: Baer, Peter—Mcritz, Den, Grade (opisany szczegółowo w „Szoferze Polskim" nr. 21 z roku 1926), Gridi, Molmobil i inne. Na konstrukcji tych cyclearów warto zatrzymać się nieco dłużej.

Samochód Baer o dwutaktowym, dwucylindrowym silniku 70 m/m. $\times$ 100 m/m. (770 cm^3.) posiadającym w swej dolnej części rozszerzenie, w którem odbywa się uprzednie sprężanie gazów. Silnik mocy 18 H. P. umożliwia maszynie z dwuosobowem nadwoziem osiągnięcie szybkości do 80 klm./godz. W pozostałych detalach maszyna w niczem się nie różni od zwykłych. Firma Peter—Moritz produkuje cycleary dwu typów: 5/15 i 5/20 H. P. Silniki obu typów dwucylindrowe, czterotaktowe 84 m/m. $\times$ 118 m/m. (1307 cm.) skrzynka biegów o 2 + 1 szybkościach. Napęd kardonowy. Nadwozie 2 i 4 osobowe; szybkość typu 5/15 H. P. wynosi do 65 klm./godz., zaś typu 5/20 H. P. — 95 klm./godz. Wyrazicielem charakterystycznej konstrukcji najlżejszych samochodów cyclecarette) jest mały samochodzik „Den", zaopatrzony w jednocylindrowy silnik chłodzony powietrzem o wymiarach 85 m/m. $\times$ 105 m/m. i mocy 9 H. P. Sprzęgło stożkowe, skrzynka przekładniowa o 3 biegach. Napęd kardanowy. Samochód ten z dwoma pasażerami osiąga 74 klm/godz.

Do tejże kategorji zalicza się cyclear Gridi 3/18 H. P., zaopatrzony również w jednocylindrowy silnik o objętości 866 cm^3.

Do lepszych francuskich cuclearów zalicza się: Samson, Senechal, Peugeot 5 H. P. i Sara. Pierwsze dwa — są to samochody o zwykłej konstrukcji, natomiast Peugeot posiada znaczne odchylenie od konstrukcji normalnego typu. Silnik jego (typ 1926 r.) czterocylindrowy, czterotaktowy, 51 m/m. $\times$ 88 m/m. Skrzynka biegów o 3 + 1 szybkościach. Napęd kardonowy, przyczem oś tylna nie posiada dyferencjału.

Cyclear Sara zaopatrzony w czterocylindrowy silnik 1100 cm^3, chłodzony powietrzem. Charakterystycznym typem najlżejszego samochodu jest Sima-Violet z silnikiem dwucylindrowym, dwutaktowym, chłodzonym powietrzem, o objętości 500 cm^3. Cylindry umieszczono poziomo, cały silnik znajduje się w przedniej części samochodu, niczem nie przykryty. Oś przednią zastąpiono poprzecznym resorem, przymocowanym bezpośrednio do kartelu silnika. Rama przymocowana do osi tylnej za pomocą dwóch ćwierć eliptycznych resorów.

W Anglji cycleary są mniej rozpowszechnione. Do więcej znanych firm należą: Leyland, Rower i Kleyd.

W Ameryce, która uważana jest za ojczyznę cyclearów, tych ostatnich niema wcale, zawdzięczając wielkiemu rozpowszechnieniu i taniości Fordów.

S. A. Citroen

zamierza na walnem zebraniu w dniu 5 czerwca r. b. podnieść kapitał zakładowy z 300 na 400 miljonów franków przez wypuszczenie 200 000 sztuk akcyj B po 700 franków każda.

W roku bieżącym zaznaczył się znaczny wzrost interesów spółki, która od 1 stycznia do 15 maja r. b. wyprodukowała 34 000 samochodów w porównaniu do 24 000 za ten sam okres 1927 r.

Wielka fuzja w amerykańskim przemyśle automobilowym.

Przy współudziale znanego domu bankowego Dillona dwie największe firmy automobilowe w Stanach Zjednoczonych Dodge Bros i Chrysler przeprowadziły fuzję.

Fuzja ta spowodowana została konkurencją, jaką stanowiły dla niezrzeszonych fabryk automobilów dwa olbrzymie trusty automobilowe General Motors Co i Ford.

Trzeci ten z rzędu trust, utworzony przed kilku dniami, rozporządza kapitałem pół miljarda dolarów i stanowić może niebezpieczną konkurencję dla General Motors. Fuzja obecna, jak już wyżej zaznaczyliśmy, przeprowadzona została przy współudziale znanego domu bankowego Dillona, którego główny właściciel Clarence Dillon miał w swym portfelu jedną z emisyj akcyj Dodge'a. Ponieważ nowy trust usunie produkowane dotychchzas konkurencyjne typy samochodów i rozwinie dział seryjny, walka konkurencyjna, jaka wywiąże się między trustami, odbije się w poważnym stopniu na światowym rynku automobilowym, a więc i w Europie, gdzie zbyt amerykańskiej produkcji w tym dziale natrafia na coraz większe trudności.

Pasy linowe czy skórzane?

(Z problemów zagadnień transmisji.)

Przeciwnicy pasów linowych zarzucają im, iż skutkiem ślizgania tracą około 20 proc. swej aktywności. — System pasa linowego „Dick-Element-Riemen" rozwiązał ów problem pomyślnie. — Tak utrzymuje p. Wajand, przedstawiciel tych pasów w Katowicach.

Pasom skórzanym ostatnio zaczynają robić wielką konkurencję pasy linowe z konopi, drutu itd.

Fakt dość zastanawiający, gdy się zważy, iż aktywność tych pasów do niedawna wiele pozostawiała do życzenia.

Zagadnienie to omawia bardzo rzeczowo za pośrednictwem „Ajencji Wsch." na łamach prasy fachowej p. J. Wajand w sposób następujący:

W dążeniu do przenoszenia większej siły, niż to było możliwe w swoim czasie, przy wyłącznem stosowaniu pasów skórzanych, zaczęto stosować transmisję linową, która, jak oczekiwano, miała wykazywać pozatem większe korzyści, zmniejszając stratę siły na zwykłem osuwaniu się (ślizganiu) pasów skórzanych — drogą swojej powierzchni klinowej, oraz dając większą pewność działania, niż pasy, gdyż w razie pęknięcia jednej liny, ruch utrzymują pozostałe liny. Jednak te nadzieje nie mogły być urzeczywistnione w całości, gdyż brakowało odpowiedniej liny transmisyjnej.

Liny okrągłe z konopi i bawełny, choćby wystawały ponad swoje łożyska rowkowe, nie posiadają dostatecznej powierzchni, aby móc pracować bez osuwania się (ślizgania) — i w krótkim czasie tracą przez rozszerzanie swoją pierwotną średnicę do tego stopnia, że zapadając się w łożysko, tracą działanie klinowe i wykazują ślizganie się; w tych warunkach stopień działania spada poniżej 80 proc. Znam wypadek, kiedy kompresor z transmisją linową zamiast 70 teoretycznych obrotów ma tylko 50 i wykazuje stopień działania na najwyżej 70 proc. (!), o ile weźmie się pod uwagę inne straty.

Ciągłe wydłużanie się lin, przynajmniej w pierwszych czasach — powoduje konieczność ciągłego skracania, proces bardzo trudny, możliwy do wykonania przez dobrego fachowca; mniej kosztowny, jeżeli fachowiec jest w pobliżu, bardzo drogi, jeżeli trzeba go sprowadzać. Jednem słowem jest to sprawa, rabująca wiele pieniędzy i czasu, a wywoływane przez nią przerwy w pracy są większe, niż przy pasach skórzanych, zwłaszcza, jeżeli się stosuje dobre pasy. W ten sposób wspomniana pewność pracy przy linach jest iluzoryczną.

Liny z drutu stosuje się również przy transmisji; w tym wypadku łożyska rowkowe wykłada się skórą, aby spowodować dostateczne tarcie między linami a powierzchnią koła (szajbą).

Tutaj unika się częstego skracania lin, przeciwnie, abstrahując od zużycia skóry na łożysku liny i zmniejszonego przez to tarcia, liny drutowe nie zawsze nadają się do transmisji siły, gdyż braknie im koniecznej elastyczności. Naprzykład przy napędzie generatora na światło nie odgrywa to żadnej roli, ale daje się dotkliwie we znaki przy urządzeniach walcowych, kiedy lina, bądź pas transmisyjny przez swoją elastyczność musi neutralizować szarpanie, celem oszczędzania motoru.

Robiono już liczne próby z różnemi rodzajami pasów — rzemieni klinowych, jednak zachodząca różnica w szybkości górnych i dolnych warstw pasa wywołuje t. zw. „Creep" (pełzanie) tych warstw i w następstwie niszczenie pasa skórzanego, a tem samem niechęć do używania tego rodzaju transmisji.

Te trudności zmusiły wiele przedsiębiorstw do opatrywania powierzchni kół transmisyjnych (szajb) drzewem, lub blachą, na które kładzie się dopiero pas. Jest oczywiste, że zużywanie działania klinowego i podział siły na wiele pojedyńczych części przy transmisji linowej wykazuje większą korzyść w porównaniu ze zwykłym pasem — w przypuszczeniu — że odpowiednia lina transmisyjna może być wynaleziona.

Taka lina musi być miękka i giętka, aby zmniejszyć straty wskutek małej giętkości i umożliwić ścisłe przyleganie liny do powierzchni koła (szajby); musi być ona również twarda, ażeby stawić opór naciskowi ścianek rowkowych, musi być także cienka, aby wierzchnie i górne warstwy nie zbiegały, dalej winna być gruba, ażeby posiadać większą powierzchnię styczną z bokami rowków; musi być elastyczna, aby nie przenosić szarpania z jednej szajby na drugą, wreszcie musi być ścisła, aby uniknąć kłopotliwego skracania.

Genjalne rozwiązanie tego na pozór nierozwiązalnego problemu stanowi pas — „Dick-Element-Riemen" (E. P. 235657/24, 24591/25) firmy R. and J. Dick, Ltd., Glasgow. Na wąskim pasie skórzanym Balata znajdują się hydraulicznie sprasowane bloki z tegoż materjału, starannie z sobą sklejone i znitowane.

Bloki te mają formę przytępionej piramidy, boki tego pasa są dostosowane dokładnie do profilu rowka na szajbie, nie dotykając dna rowka tak, że zostało osiągnięte pełne działanie klinowe; w kierunku

poprzecznym umożliwia ukośne dopasowanie bloków pasa lekkie gięcie się pasa ponad szajbą.

Cały pas jest zrobiony z powszechnie znanego gatunku rzemienia „Original Dick“ tak, że jego elastyczność i opór przeciwko rozszerzaniu są znakomite. Wystarcza, jeżeli się przypomni, że żaden z tego rodzaju pasów transmisyjnych w Anglji nie wymaga skracania przed upływem 10 miesięcy od montażu.

Doświadczenia, zrobione z tym pasem w Anglji w ostatnich 3-ch latach, wypadły niezwykle zadawalniająco. W jednej walcowni naprzykład było możliwem podniesienie produkcji o 75 proc., choć używano tylko 10 pasów tej firmy zamiast 19-tu lin bawełnianych.

Pewna cukrownia austrjacka w ubiegłej kampanji miała 2 powyższe pasy przy ciężkiej transmisji, które działały przez cały czas kampanji bez zarzutu i bez potrzeby skracania.

Przedstawicielstwo powyższych wyrobów posiada firma J. Wajand w Katowicach (ul. Wita Stwosza 6).

Tam też radzimy się zwracać o wszelkie bliższe informacje w tej arcyciekawej, a tak specjalnej kwestji.

Vis.

Zdobycze niemieckiej metalurgji.

Po wielu usiłowaniach udało się niemieckiemu trustowi chemicznemu rozwiązać problemat fabrykacji nowego metalu, który otrzymał nazwę „elektron“ i jest lżejszy od aluminjum o 40 procent.

Pierwsze doświadczenia z tym metalem dokonywane były jeszcze przed wojną. Metal ten otrzymywany zostaje na drodze elektrolitycznej, a aparatura służąca do fabrykacji tego nowego metalu jest bardzo kosztowna i skomplikowana. Prace nad fabryczną metodą uzyskiwania tego metalu są już definitywnie ukończone i trust chemiczny pobudował w celach fabrykacji „elektronu“ specjalną fabrykę w Bitterfeld.

Metal „elektron“ odegra bezwątpienia poważną rolę w rozwoju awiatyki. Dzięki niemu zmniejszy się w bardzo znacznym stopniu ciężar samego awionu i motoru, co z drugiej strony pozwoli na powiększenie tonażu bagażów i paliwa. Temsamem jest to poważny krok naprzód do rozwiązania problemu oceanicznej komunikacji powietrznej, nieodzownego przy jeszcze ściślejszem nawiązaniu kontaktu gospodarczego pomiędzy Ameryką a Europą doby powojennej.

Nie trzeba dodawać, jak ważne znaczenie posiadać będzie rozwiązanie powyższego problemu dla kupiectwa całego świata.

Rozłożenie grafitu w surowcu szarym, a wytrzymałość odlewów.

Ogólnie znany jest wpływ zawartości grafitu na własności mechaniczne surowców, przyczem wiadomo, iż do rozpuszczenia grafitu w bogatym w węgiel surowcu odlewniczym potrzeba wysokich temperatur przegrzewu. Stwierdzono też, że im bardziej rozłożony jest grafit, tem lepsze są własności mech. surowca. Przekonano się też, iż odlewy kokilowe posiadają więcej rozłożony grafit, od odlewów piaskowych, co przemawiałoby na korzyść pierwszych. Przemawiałoby to również i zatem, iż jkość osnowy metalicznej (przy kobilach ferrytowa, a przy piasku perlitowa) posiada jedynie wpływ drugorzędny na własności mechaniczne surówki, głównym natomiast czynnikiem jest postać i rozproszenie grafitu. To też polepszenie surówki przez dobór osnowy metalicznej może dopiero wystąpić przy silnem rozproszeniu w niej grafitu.

Jednoszynowa kolejka.

Nowoczesny środek transportowy dla kolei, przemysłu, ogrodnictwa i gospodarstw wiejskich.

Braki, jakie zachodzą przy posługiwaniu się znanemi od setek lat u wszystkich ludów ręcznemi taczkami, a zarazem i nieporęczność ich użycia, są tak ogólnie znane, iż niema potrzeby bliższego ich rozpatrywania. Obciążenie robotnika przy stałem użyciu taczek, jest tak wielkie, iż nośny ciężar użytkowy taczek z godziny na godzinę musi być znacznie umniejszany. Nawet przy urządzeniu z tarcic specjalnej jezdni dla taczek, pomijając wygórowane ceny za materjał drzewny, uważać należy za niewystarczające udogodnienie, nigdy bowiem ani teren nie jest idealny pod tego rodzaju jezdnie, a praca na nich z powodu zachodzących, nieuniknionych nieścisłości pomiędzy tarciami (progów), wymaga również nakładu pewnego wysiłku sił roboczych.

W zupełności odmienne stosunki są przy urządzeniach jednoszynowej kolejki.



Lekki, szybko dający się przełożyć tor, łatwy do złożenia i usunięcia natychmiastowego, elastyczne krzywizny o promieniu do minimum $2\frac{1}{2}$ m., zaoszczędzające użycia pomostu obrotowego, zwrotnice bez części ruchomych, a nadto jednoszynowe wózki o podwójnie wielkim nośnym ciężarze użytkowym, jak przy zwykłych taczkach i połowie zużywanego nakładu siły, przemawiają za pożytecznością tej kolejki. Jeśli w dodatku wymienimy lekki bieg, nadzwyczaj małe tarcie o szynę, szybki sposób wyładowywania wózków przewrotowych, będą to niezaprzeczone zalety, które zwiększone być mogą nadto przez to, iż np. po usunięciu skrzyni wózkowej, podkład wózka służyć może do przewozu długiego drzewa, szyn lub części żelaznych, a przy użyciu platform do przewozu materjałów budowlanych, cegieł, żelbetonu itp.

Jak widać z powyższego, kolejki jednoszynowe przydatne są dla wszelkiego rodzaju przedsiębiorstw, czyto budownictwa podziemnego, ogrodnictwa, kopalń, cegielni, tartaków, kolei i gospodarstw wiejskich. Można przytem wielkość skrzyń wózkowych, w zależności od przewożonego materjału, z łatwością zmieniać, używając do przewozu rozmaitych tego rodzaju materjałów, jak np. ziemi, kamieni, szlaki itp. mniejszych skrzyń wózkowych na tych samych podwoziach, a do przewożenia np. okopowych, nawozów sztucznych itp. większych skrzyń. Manipulacja przy zmianie skrzyń jest łatwa i szybka.

Przy dążności do pomniejszenia kosztów w przedsiębiorstwach, kolejka ta jest powołana do wyeliminowania w zupełności nieporęcznego i nierentownego użycia taczek. Orzeczenia wielu przedsiębiorstw wskazują na oszczędności w czasie i zarobkach, przy większej wydajności pracy, uzyskanych przez zaprowadzenie tego nowoczesnego środka transportowego, jakim są te jednoszynowe kolejki.

Patentami chronione te kolejki jednoszynowe wyrabia fabryka wyrobów kolejowych H. Büssing & Sohn, G. m. b. H., Braunschweig.

DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

Jak przedstawiał się dział maszyn rolniczych na wystawie rolniczej w Pradze?

Praska wystawa rolnicza odbyła się pod znakiem dziesięciolecia istnienia Republiki; można było też przewidzieć, że przewyższy ona dotychczasowe wystawy tak co do wielkości jak i okazałości. Impreza udała się rzeczywiście pod każdym względem, gdyż wykazała aż do najdrobniejszych szczegółów wspaniały rozwój czeskiego przemysłu rolniczego w ostatnich dziesięciu latach oraz możliwości dalszego pomyślnego rozrostu.

Wystawa przedstawiała obraz bardzo różnorodny i wszechstronny. Obok hodowli zwierząt i roślin, zatem podstawowych gałęzi rolnictwa, znalazły pomieszczenie wszystkie inne działy związane z rolnictwem, a więc widzieliśmy tam gospodarstwo mleczne, meljorację, szkolnictwo rolnicze, gospodarstwo domowe, rzemiosło rolnicze, i wiele innych pokrewnych powyższym działom. Dział maszyn obesłało okrągło 600 firm! Znaleźć tu było można wszelkie rodzaje narzędzi i maszyn rolniczych, począwszy od prostej kopaczki a skończywszy na pługu motorowym. Wymienimy tylko największe firmy występujące ze swemi eksponatami na Wystawie. Oto najgłówniejsze: Bracia Sigmund, Olmütz-Luttein; Rudolf Fiedler & Co., Praga; Hofherr - Schrantz - Clayton - Shuttleworth, Wiedeń; Knotek & Co., Jicin; Johann Cervinka, Praga; F. Chvojka, Prelonc; Johann Vasicek, Humpoletz; Ferdinand Andres, Praga; Elektromotorenfirma „Svet", Bern; H. Kaulfersch, Friedland; V. Ot. Deyl, Vinor; A. G., przedtem Skodawerke, Pilzno; A. G. „Agroferra", Hunzendorf; A. Havlik & Sohn, Kuklena; Fr. Melichar & Co., Brandeis a. E.; Kolben Danek A. G., Praga; Józef Suchy, Petschek; Adolf Leninger, Praga, jako przedstawiciel firmy Mc. Cormick; R. Tesarek, zastępca traktorów Case; Emil Scheff, zastępca firmy Stock, Berlin; „Universa", Praga; „Globus", A. G., Dikow & Zednik, Gablorz a N.; A. Zwisler, Budweis; Robert Jandl, MährRohtmühl; „Alfa"-Separator A. G., Hohenstadt; Diabolo-Separatoren G. m. b. H., Praga; H. Naschold, Aussig; Suchy, Jonza a Cap, Chrast obok Pilzna; Franzl & Co., Raudnitz a. E.; Johann Pracuer, Raudnitz; Rudolf Bächer, Raudnitz; Eisenwerk Borek, Borek obok Pilzna; Flaunuger, Zudze & Co., Drezno; Münchner Motorenfabrik, München-Sendling i wiele innych.

Nie należy się dziwić, że dział maszynowy na każdej prawie wystawie rolniczej zajmuje najwięcej miejsca. Przyczyną licznego obsyłania działu maszynowego jest z jednej strony wzrastające zapotrzebowanie maszyn rolniczych, ściągające wytwórców na wystawę, z drugiej szybki, w wszystkich kierunkach skierowany, silnie rozczłonkowany rozwój przemysłu maszynowego. Te dwa momenty sprawiają, że dział maszynowy jest zawsze prawie najliczniej obesłany. Zapotrzebowanie na maszyny rolnicze jest spowodowane wzmagającym się brakiem sił roboczych w rolnictwie oraz dążeniem do coraz intensywniejszej wydajności na polu rolnictwa. Pierwszą i główną rzeczą przy zakupywaniu maszyn rolniczych jest kwestja użyteczności gospodarczej danej maszyny. Wartość i użyteczność maszyn polega nietylko na wielkiej sprawności lecz przedewszystkiem leży w specjalnej konstrukcji maszyny, najodpowiedniejszej dla danych warunków. W spełnieniu wszystkich wymogów rozmaitych gruntów tkwi źródło fabrykacji tak wielkiej liczby oraz tylu różnych maszyn rolniczych. — Weźmy n. p. pługi. Począwszy od zwyczajnego pługa zagonowego mamy jeszcze szereg skomplikowanych pługów jak podskibowiec z zagarniaczką cylindrową lub śrubową, pług motorowy i w. i.

Istnienie tylu różnorodnych narzędzi jest w zupełności uzasadnione, gdyż każdy grunt, każda okolica wymagają różnych narzędzi do obróbki, nawet jedna i ta sama ziemia potrzebuje kilka specjalnych maszyn, zależnie od tego na co ją się obrabia.

Pług motorowy o sile 25 K. M. pracuje mniejwięcej tyle, co 3 lub 4 pary koni; byłoby jednak błędnie mniemać, że po sprowadzeniu tej maszyny możnaby się choć tylko 3 pary koni pozbyć. Większość rolników twierdzi, że 1, najwyżej 2 pary koni staną się zbędne. Lecz wartość pługa nie leży w tem, że ma zastępować 4 pary koni, lecz polega na przyspieszaniu prac w polu oraz na możności pokrycia nieco wyższych nakładów zachodzących przy zastosowaniu motoryzacji — wydajniejszemi zbiorami. Z tego punktu założenia musi wychodzić rolnik kupujący jakąkolwiek maszynę rolniczą. Podobnie bowiem ma się sprawa z wszystkiemi innemi maszynami rolniczemi. W dążeniu dostosowania produktów możliwie do poszczególnych wymagań rolnictwa, tkwi owa różnorodność oraz liczebność produkcji, o czem już wyżej wspominaliśmy.

W szerokim zakresie uwzględnione indywidualne wymagania rolników znalazły wyraz na wystawie praskiej. Wystarczy tylko pobieżnie okiem rzucić, by móc stwierdzić, w jak wielkim stopniu wytwórcy maszyn rolniczych idą na rękę rolnictwu. Z wielkiej liczby maszyn wystawianych w Pradze wyłączymy najważniejsze, podając ich krótki opis.

Mały motor Sendling ma służyć jako silnik do pomocy w różnych mniejszych pracach. Fabryka wypuściła na rynek różne wielkości tego motoru (od 2 do 10 K. M.), zbudowanego na rusztowaniu, które można zamienić na wózek lub nosidła tak, że łatwy transport tego motoru umożliwia przenoszenie z jednego miejsca na drugie. Nadaje się do napędu najrozmaitszych maszyn w gospodarstwie, jak pomp do gnojówki, sieczkarek, wirówek mleczarskich i t. p. Motor jest oszczędny w spotrzebowaniu materjału palnego, łatwy do obsługi, zaś długoletnia praktyka i produkcja fabryki, gwarantują pierwszorzędne wykonanie oraz długotrwałość.

Maszyna do kręcenia powrozów słomianych „Burco" jest w działaniu bardzo wszechstronna. Z słomy długości jednego metra wytwarza silne powro-

ży, tnie je na odpowiednie długości i skręca. Ma ona umożliwić gospodarzowi zaspokojenie własną słomą zapotrzebowania na powrósła. Mechanizm tego urządzenia spoczywa na żelaznym rusztowaniu, solidna a prosta konstrukcja umożliwia sprawne działanie. — Dalsze składowe części maszyny to: łożyska do nakładania słomy z czteroma przesuwalnemi rynnami, piramidowe koło rozpędowe służące do regulacji liczby obrotów, skręcarka przestawialna, 2 cylindry zwojowe, urządzenie oczyszczające, wałek odbiorczy z napędem planetarnym, dwa wałki odbiorcze do skręcania i naciągania powrósła, samoczynna ucinarka, wreszcie urządzenie do notowania liczby obrotów i sygnałowe. Sposób posługiwania się tą maszyną jest następujący: do dwóch rynien składaczkowych wsuwa się 12—15 kłosów. Słomę chwyta cylinder zwojowy, przeprowadza ją do wałka odbiorczego oraz do skręcarki i kładzie ją po przejściu przez aparat oczyszczający na deskę odbiorczą jako gotowe powrósło. Między wałkiem odbiorczym a skrętarką łączy się słoma w mocne, dwurzędowe powrósło. Przyrząd oczyszczający słomę a składający się z dwóch ruchomych, oraz z jednego silnie wmontowanego noża, pozbawia słomę wszystkich wystających części. Gotowe powrósło tnie maszyna na stosowne długości. Ucinarka jest tak urządzona, że powrósła można otrzymywać w długości od 1.40 do 2.20 m. Specjalne urządzenie powrósła liczy tak, że obsługa dokładnie zawsze poinformowana być może o ilości wytworzonych powrozów. Maszyna jest zaopatrzona w przyrząd sygnałowy, wydzwaniający zawsze po 50-tym powrósle.

Urządzenie jest jeszcze zaopatrzone w korbę ręczną, można je nabyć również z kołem czynnem i luźnem oraz z przełącznikiem dla zapędu parowego. — Siła napędna jest mała, gdyż wynosi tylko ½ K. M. tak, że może ją w ruch wprawiać jedna osoba.

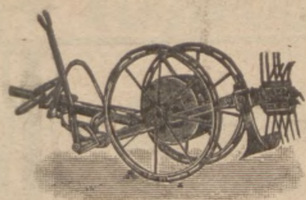
Do obsługi nie potrzeba fachowców. Wystarczy 2 wzgl. 3 ludzi.

Przetrząsacz do siana marki „Komet".

Coraz bardziej zwiększające się zapotrzebowanie sił roboczych domaga się dla rolnictwa, mianowicie dla tych prac, które połączone są z odpowiedniemi warunkami atmosferycznemi, coraz energiczniej zastosowania maszyn w gospodarstwie rolnem. Do tych prac należy m. in. przygotowanie siana. Niewiele dni, czasem nawet niewiele godzin, może rozstrzygnąć o losie zbioru siana. Skoszona trawa ma być tak szybko, jak to możliwe, ususzona i przeniesiona pod dach, ażeby nie była wystawiona na zepsucie przez nagłe deszcze. Maszynami, które w takim wypadku przychodzą rolnikowi z pomocą, są przetrząsacze do siana, grabie pokosowe i ładownice siana. Z tych pierwszych, które, jak już sama nazwa na to wskazuje, służą do tego, by przewracać świeżo skoszoną trawę i części wilgotne odwracać ciągle ku słońcu, chcemy tutaj jedną maszynę bliżej opisać.

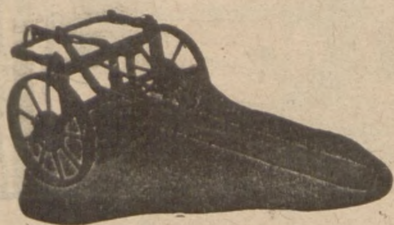
Maszyna „Komet" jest maszyną niemal wszechstronnie ulepszoną. Spoczywa na dwóch kołach obrotowych, z których lewe napędza wał grabi; połączenie pomiędzy osią koła biegowego i aparatem przewracającym, które to dwa mechanizmy przedstawiają części główne całego przetrząsacza, stanowi rama z U-żelaza, zgięta w jednej sztuce. Mechanizm przewracający składa się z trzech grabi, które spoczywają swemi końcami obracalnie na dwóch krążkach, przymocowanych do wału grabi. Grabie są nieco szersze niż odległość śladów kół, tak że również siano, leżące w śladach, zostaje przewrócone, każda z grabi nosi 12 zębów ze stali okrągłej. Końce tych zębów owinięte są kilka razy naokoło trzymadła, przez co dobrze sprężynują, zapobiegają złamaniu przy nastąpieniu ich na ziemię i zwiększają działanie rozrzucania siana. Wał grabi zawiera, jak już zaznaczyliśmy, przy lewem kole biegowem obracające się urządzenie poruszające, oprócz tego każde grabie zawierają w swem najgłębszem miejscu przymocowania jeszcze drugie urządzenie poruszające się, które właściwie przewraca i rozrzuca siano. Czynność ta polega na suwowem obracaniu grabi w łożyskach krążków; ruch ten uskuteczniany jest przez koła zębate i system dźwigni przegubowych. Piasty kół zaopatrzone są w zamykadła zapadkowe tak, że grabie napędzane są tylko przy posuwaniu się naprzód maszyny; pozatem przewidziane jest sprzęgło do wyłączania napędu na czas jazdy próżnej. Regulowanie głęb. wzgl. wys. ustalenia grabi następuje tak samo jak wyłączenie napędu w prosty sposób przez dźwignię ręczną z miejsca dla kierowcy (woźnicy). Powyższe przetrząsacze do siana budowane są z pojedyńczym dyszlem lub widełkowym (hołoblą). Dzięki dobremu rozdzieleniu ciężaru ciśnienie na grzbiety zwierząt prawie że nie zachodzi. Z uwagi zaś na to, że przetrząsacz wykonany jest, z wyjątkiem dyszlu, całkowicie ze stali i żelaza, koła i wały spoczywają dobrze (łożyska wałkowe), smarowanie uskutecznić można w niezwykle prosty sposób (stauferowski), a całe wykończenie jest nadzwyczaj proste i solidne, rokować mu można długoletnie szerokie zastosowanie oraz rozpowszechnienie. *ml.*

Wyrabiamy masowo jako specjalność:



kopaczki „Gwiazda B"

do kopania ziemniaków bezsprzecznie najpraktyczniejsze z wszelkich istniejących kopaczek

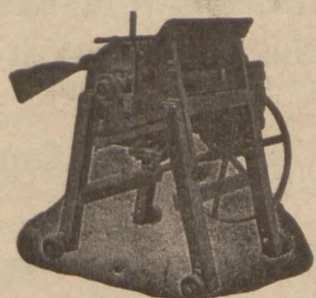


przodki „Naprzód"

do żniwiarek, całe z żelaza kutego, o wysokich kołach biegowych

młocarnie cepowe „Ideał"

na łożach kulkowych z hamulcem bębnowym, nadające się znakomicie dla średnich i mniejszych gospodarstw.



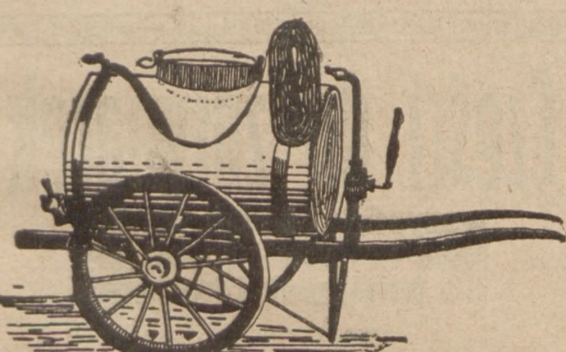
Prosimy zażądać ofert

BRACIA MALAK

fabryka maszyn i odlewnia żelaza

Telegr.: Bramafa. **ŻNIN (Wkp.)** Telefon nr. 30.

5750



Ocynkowane kufy do wody i gnojówki w pojemnościach od 300 do 2000 litr. oraz pompy i rozdzielacze wyrabia po najtańszych cenach. **Piotr Szwarc** 5746
FABRYKA MASZYN ROLNICZYCH. - LUBLINIEC G. ŚL.



„IDEAŁ"

nóż do krajania słomy
na ściółkę

tani — praktyczny — trwały

Jedyni producenci 3641

Centrala Pługów Parowych T. z o.p. Fabryka Maszyn

Poznań, Piotra Wawrzyniaka 28-30 Tel. 69-50 — 61-17

Głogowski & Syn

właśc.: Inż. Leon Czarliński

FABRYKI MASZYN

Inowrocław Telefon nr. 35

Brodnica (Pomorze) Telefon nr. 20

Maszyny rolnicze

Naprawy lokomobil, młocarń i motorów spalinowych

Pługi motorowe

5692

LEON CZARLIŃSKI

Składy Maszyn Rolniczych

Poznań, ul. Fr. Ratajczaka 14

Telefon nr. 3069

5702

Nafta do ciągówek rolniczych.

Pomoc, świadczona przez państwo produkcji rolnej, znalazła swój wyraz m. in. w obniżeniu podatku konsumpcyjnego od nafty używanej przez ciągówki rolnicze przy uprawie roli lub młocce. Ale dla otrzymania transportu nafty na warunkach podatku ulgowego musi być dokonany szereg tak uciążliwych i zawiłych formalności, że w praktyce tylko wyjątkowo producenci z ulgi podatkowej mogą korzystać.

Wobec tego Związek Polskich Organizacyj Rolniczych złożył do Min. Rolnictwa memorjał proponując zniesienie wszelkich ulg i związanych z niemi formalności przy zakupie nafty i pozostawienie rolnikom możności zaopatrywania się w naftę konsumpcyjną, natomiast przyznanie im ex post ulgi podatkowej (w drodze zaliczenia na podatki inne) w zależności od udowodnionej ilości nafty skonsumowanej (biorąc jako punkt wyjścia cysternę na ciągówkę rocznie).

Przy okazji nadmieniamy, że na terenie Polski obecnie jest czynnych około 450 ciągówek Deeringa o sile 30 KM., około 400 ciągówek Fordson o sile 20 KM, około 200 ciągówek Titan o sile 20 KM i około 150 innych typów o sile 30 KM każdy, czyli ogółem około 1,200 ciągówek o sile 30,000 KM. („Rolnik Ekonomista").

Handel specjalny wszelkiego rodzaju młockarniami

bądź z silnikami mechanicznemi, bądź bez nich, sieczkarniami i wialniami z silnikami mechanicznemi wymaga nabycia świadectwa drugiej kategorji handlowej.

Natomiast handel (nawet specjalny) narzędziami rolniczemi: bronami, pługami (oprócz motorowych), kosami, grabiami, rydlami, motykami, łopatami i t. p. może być prowadzony na podstawie trzeciej kategorji handlowej. Do narzędzi rolniczych zalicza się również sieczkarnie i wielkie poruszane bez pomocy silników mechanicznych.

DZIAŁ BUDOWLANY I CERAMICZNY

Obecna sytuacja na rynku drzewnym.

Ceny drewna są w tej chwili stanowczo za wysokie. — Za kilka tygodni otwarcie giełdy drzewnej w Warszawie. — W okręgu bydgoskim jest czynnych 90 proc. tartaków. — Kontyngent poręczeń bankowych dla tego przemysłu stanowczo winien być zwiększony.

Ceny za drewno okrągłe są u nas stanowczo za wysokie. Ze strony każdego zainteresowanego powinien być energiczny sprzeciw przeciw temu, gdyż inaczej gospodarka na tem polu nigdy nie ozdrowieje. Dyrekcjom lasów powinno zależeć na tem, by u kupujących podtrzymać energię kupna. W 99% bowiem są to właściwie ci sami poważni kupcy, z ofertami których należy się liczyć.

Dyrekcje lasów są instytucjami gospodarczemi i powinny też działać na zasadach gospodarczych. Przez podwyższanie cen solidne firmy zostają zmuszone, aby utrzymywać ruch w zakładach swych, stosować się do działań firm o niezbyt pewnych kwalifikacjach. Takie postępowanie hamuje siłę kupna tych firm, które nie mają zamiaru spekulować, a które są właściwą podstawą solidnej gospodarki. Rządowi powinno zależeć na tem, by utrzymywać przy sobie kupców, mających i chęć zakupu i solidność operacyj.

W tej mierze wielkie usługi gospodarce krajowej oddać może solidnie postawiona sprawa oficjalnej Organizacji Przemysłu i Handlu drzewnego w kraju. Postępuje ona stale naprzód. Znajduje to swój wyraz zarówno we wzroście stanu liczebnego członków poszczególnych terytorjalnych organizacyj drzewnych, jak i w przystępowaniu do Rady Naczelnej coraz to nowych związków, reprezentujących różne gałęzie przemysłu i handlu, oparte o drzewo jako surowiec.

W związku z tem rozwijają się stale i agendy Rady. Przejawia się to nazewnątrz w rozszerzaniu biur, które, ogarniając coraz to nowe działy, dostosowują do tego swą organizację wewnętrzną, jak i uzyskiwaniem przez radę jako przedstawicielkę interesów całości przemysłu i handlu drzewnego, reprezentacji we wszystkich ciałach, mających wpływ na rozwój życia gospodarczego.

Z tych wymienić należy Komisję Opinjodawczą przy p. wicepremjerze, Państwową Radę Kolejową, radę Państwowego Instytutu Eksportowego i t. d.

Giełdę drzewną postanowiono ostatecznie zorganizować do dnia 26 czerwca b. r.

W sprawie Izb przemysłowo-handlowych postanowiono wobec doniosłego znaczenia dla państwa przemysłu drzewnego, wdrożyć starania celem uzyskania w nich odpowiedniej reprezentacji. Poddano tam wreszcie obradom projekt zwyżki taryf kolejowych, opracowywany przez biuro taryf. Zmiany, które wprowadza ten projekt, wyrażają się w zwyżce około 35-procentowej, co mogłoby się okazać bardzo szkodliwem dla handlu i przemysłu drzewnego.

Przedyskutowany został również projekt stworzenia Banku Drzewnego. Wyjaśniło się przytem z dyskusji, że główne sprzeciwy przeciwko powstaniu takiego banku, uzasadniane jego jednobranżowością, nie mają w tym wypadku, podobnie jak w odniesieniu do cukrownictwa, podstaw słusznych. Pogląd ten podzielają zresztą w zupełności czynniki miarodajne Banku Gospodarstwa Krajowego i Banku Polskiego. Postanowiono więc wobec tego postarać się o możliwe przyspieszenie prac organizacyjnych dokoła uruchomienia tego banku i wydano odpowiednie dyrektywy przedstawicielom poszczególnych związków.

Na osobną uwagę zasługuje sytuacja obecna, jaka się wytworzyła w obrębie tak ważnym jak rejon bydgoski, a który siłą faktu wysuwa się jako najważniejszy ośrodek gospodarki drzewnej w Polsce... Mimo nieszczególnej konjunktury w przemyśle drzewnym, która ze względu na geograficzne położenie Bydgoszczy uzależniona jest zwykle od rynku niemieckiego, w bydgoskim ośrodku drzewnym daje się zauważyć pewne ożywienie w tej dziedzinie przemysłu, które znajduje swój wyraz w uruchomieniu 90% tartaków z ogólnej liczby znajdujących się w Bydgoszczy i t. zw. okręgu nadnoteckim i należy je przypisać raczej sezonowi, aniżeli konjunkturom eksportowym, które są niezbyt pomyślne.

Na słaby zbyt drzewa budulcowego zagranicą wpływa w pierwszym rzędzie fakt, iż ceny utrzymują się tam na poziomie cen jesiennych, podczas gdy surowiec polski w kampanji 1927/28 podrożał w niektórych wypadkach do 100% — nic więc dziwnego, że za budulec sprzedawany w kraju osiąga się lepsze ceny, aniżeli płaciliby zagraniczni importerzy. Należy zaznaczyć, iż w związku z ożywieniem ruchu budowlanego tartaki przecierają znaczną ilość surowca na zapotrzebowanie wewnętrzne, pozostawiając nadmiar wyprodukowanego materjału na składzie.

Jedną z największych bolączek przemysłu drzewnego w okręgu bydgoskim, to kwestja kredytu. Kupcy drzewni, nabywając surowiec przeważnie z

lasów państwowych, płacą 20% należytości gotówką zgóry, a na pozostałe 80% otrzymują kredyt z Dyrekcji Lasów Państwowych, za t. zw. poręczeniem bankowem. Banki udzielające firmom drzewnym wspomnianych poręczeń mają wyznaczony pewien kontyngent, t. j. mogą wydawać poręczenia na pewne zgóry określone sumy. W wypadku, gdy suma wydanych przez jakiś bank poręczeń przekroczyła oznaczoną granicę kredytową, poręczenia te nie są już brane pod uwagę przez władze skarbowe, przyczem firma, chcąc nabyć zadatkowany w lasach państwowych towar, musi się starać o poręczenie takiego banku, który wyznaczonego mu kontyngentu nie wyczerpał.

Obecnie mimo znacznego podrożenia cen surowca, kontyngent poręczeń bankowych nie został przez Ministerstwo Skarbu równomiernie powiększony, wobec czego firmy drzewne napotykają na ogromne trudności kredytowe.

Zdarzają się częste wypadki, iż Ministerstwo Skarbu nie akceptuje jakiegoś poręczenia bankowego, gdyż bank wydając je, przekroczył wyznaczoną mu granicę, wówczas kupiec staje w położeniu niemal bez wyjścia. Stosownie bowiem do pisemnej umowy, kupiec zawierający transakcję z Dyrekcją Lasów Państwowych zobowiązuje się w terminie 14-dniowym od dnia zatwierdzenia oferty wpłacić 20% należytości gotówką, a na pozostałe 80% otrzymuje kredyt za poręczeniem bankowem przy upływie terminu płatności 30%, po upływie maximum 6 miesięcy i 50% po upływie maximum 9 miesięcy. Jeśli Ministerstwo Skarbu nie zaakceptuje odnośnego poręczenia, firma nie mogąc wystarać się natychmiast o inne poręczenie bankowe, za całą zakupioną partję drzewa, musi zapłacić gotówką, w przeciwnym razie Dyrekcja Lasów nakłada na firmę 5% kary konwencjonalnej od całej sumy, lub wystawia drzewo na ponowną sprzedaż.

Nadmienić należy, iż w celu uniknięcia podobnych perypetyj niektórzy kupcy drzewni zobowiązują się, wzamian za poręczenia bankowe oddawać Dyrekcji Lasów książki depozytowe, niestety mimo, iż dokumenty te mają w zasadzie większą wartość, nie są one przez Dyrekcję Lasów przyjmowane.

Dla usunięcia podobnych anomalij, które nie pozostają bez wpływu na rozwój przemysłu drzewnego, byłoby bardzo wskazanem, aby władze skarbowe zwiększyły każdorazowo kontyngent kredytowy bankom, w stosunku proporcjonalnym do wzrostu drożyzny surowca.

Jeśli to już w najbliższym czasie nie nastąpi, wywoła to niepotrzebne komplikacje w przemyśle drzewnym tego okręgu, a co gorsza, wzmocni zgubne wpływy w tutejszym rejonie kapitału niemieckiego, który już i bez tego coraz bardziej czuje się na bydgoskim rynku „jak u siebie w domu"...

To jest już dziś podpadającem...

Groza konkurencji amerykańskiej w dziedzinie produkcji cementu.

Czy doprowadzi ona do utworzenia europejskiego kartelu cementowego?...

Wielokrotnie już na tem miejscu stwierdzaliśmy, iż przemysł cementowy poszczególnych krajów cierpi na poważny kryzys, wywołany produkcją, przewyższającą popyt, i pozostającą — w związku z tym — walką konkurujących krajów.

Doszło do tego, że wskutek dumpigu — cement jest tańszy w tych państwach, które go importują, niż w tych, które go produkują, a chcąc utrzymać fabryki w ruchu, eksportują niekiedy poniżej ceny kosztu.

Z drugiej strony zbyt na rynku wewnętrznym znajduje w rozmiarach dostatecznych jedynie Francja (90% zdolności wytwórczej).

Belgja sprzedaje u siebie 70% produkcji.
Szwecja — 65%.
Niemcy już tylko 50%.
Polska zaledwie 45%.

Obecnie zagraża europejskiej produkcji cementowej nowe niebezpieczeństwo w postaci konkurencji Stanów Zjednoczonych, które rozwinęły swój przemysł podczas wojny do nieznanych u nas rozmiarów, a teraz muszą szukać nowych rynków zbytu. Jej potęga finansowa pozwoli na ponoszenie nawet wielkich ofiar, celem zgnębienia konkurencji europejskiej i pozyskania nowych odbiorców.

W obliczu tego niebezpieczeństwa pomyślano o utworzeniu kartelu europejskiego.

Francja i Belgja już się porozumiały; podobnie kraje skandynawskie i Niemcy pracują razem już oddawna.

Klucz zagadnienia spoczywa w rękach przemysłu cementowego polskiego, który dzięki swojej zdolności konkurencyjnej jest jednym z najpoważniejszych czynników zagadnienia.

Jak wiadomo, odnośne rokowania zostały już nawiązane i mają być nawet już bliskie finalizacji...

Z tego wynikałoby, iż na terenie „starej Europy" po kartelu międzynarodowym cynkowym i stalowym przychodzi obecnie kolej na kartel cementowy...

Oto, co może groza konkurencji wszechwładnej gospodarczo Ameryki...

WIADOMOŚCI DROBNE

IMPORT TABORU KOLEJOWEGO DO INDJI BRYTYJSKICH.

Koleje żelazne Indyj Brytyjskich zakupiły w ciągu ostatnich 5-ciu lat 25.447 wagonów. z których 15 tys. zostało przeznaczone na powiększenie taboru kolejowego, reszta zaś na zastąpienie stopniowo wycofanego starego taboru. Z zakupów tych tylko 7 tys. wagonów zostało wykonane przez przemysł krajowy, reszta zaś została sprowadzona z zagranicy. Przewiduje się. w okresie bieżącym dokonanie znaczniejszych zamówień przez koleje indyjskie w tym zakresie.

POLSKIE FORNIERY NA RYNKU TURECKIM.

Według wiadomości otrzymanych przez Państwowy Instytut Eksportowy zbyt polskich fornierów na rynku tureckim może niebawem okazać się utrudnionym ze względu na konkurencję rosyjską, a specjalnie ukraińską, która daje towar wysokiego gatunku. Forniery ukraińskie kalkulują się drożej od polskich, niemniej jednak są przez kupców tureckich chętnie nabywane. Eksport ukraiński na rynek turecki wynosi około 300 kb. metrów w stosunku rocznym.

CENA DREWNA W PALESTYNIE.

W marcu 1928 r. ceny cif Jaffa (Haifa) były następujące:
drzewo białe od 3.00 — 3.20 ŁP.
jodła i świerk około 5.20 ŁP.
sosnowe około 5.00 ŁP (z powodu braku transakcyj cena niedokładna),
dębowe rumuńskie — 8 ŁP.
dębowe polskie — 10 — 12 ŁP. zależnie od jakości.

NOWA FIRMA POLSKA W CHINACH.

W Charbinie powstała Sp. p. f. St. Żołędowski i A. Hajwos, dla sprzedaży wyrobów ceramicznych, w której bierze również udział p. E. Lewicki, honorowy przedstawiciel Państwowego Instytutu Eksportowego w Mandżurji. Fakt powyższy stanowi nowy dowód przedsiębiorczości i żywotności kolonji polskiej w Charbinie.

NOWĄ FABRYKĘ KAMIONKOWYCH PŁYTEK POSADZKOWYCH

zamierza zbudować T. A. Zakładów Ceramicznych „Dziewulski i Lange" z produkcją przeszło dwukrotnie większą od istniejącej obecnie jedynej fabryki krajowej w tej branży. Fakt ten spotka się niewątpliwie z uznaniem krajowej klienteli ze względu na wzrastające zapotrzebowanie rynku na ten artykuł.

Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Poznań, 1. 6. Firma Gustaw Glaetzner, Centrala materjałów budowlanych i dachówek, notuje następujące ceny: Cegły murarskie „iłówki" za tysiąc sztuk 70,00 zł, loco cegielnia; cegły murarskie tonówki za tysiąc sztuk 75—85 zł, loco cegielnia; dachówki za tysiąc sztuk 150,— zł loco cegielnia; wapno budowlane za 100 kg. 3,80 dla odsprzedawców, a 4,00, dla konsumentów loco Wapienna lub Piechcin; cement portlandzki za 100 kg. 7,00 zł, loco cementownia wyłącznie opakowania, osobno za beczkę 3,40 zł, za worek papierowy 0,40 zł. Wszystkie następne ceny rozumieją się loco składnica w Poznaniu: Cement portlandzki za beczkę 180 kg. 21.50 zł; za beczkę 200 kg. 23,50 zł; za worek 50 kg. 6,50 zł; wapno budowlane za 50 kg. 2,60 zł; wapno hydrauliczne za beczkę 150 kg. 12,00 zł; papę dachową m. kw. nr. 80 1,25 zł; nr. 100 — 1,03 zł; nr. 125 — 0,87 zł; nr. 150 — 0,75; nr. 175 — 0,67 zł; nr. 200 — 0,60 zł; papa izolacyjna za metr kwadratowy 3,30 zł; za przykrojenie podług miary 10 proc. zwyżki; smoła destylowana za 100 kg. brutto za netto 40,00 zł; lepnik za 100 kg. brutto za netto 42,00 zł; trzcina sufitowa w wałkach po 20 Okw. m. z drutem cynkowanym za wałek 4.50 zł; z drutem żarzonym 4.20 zł; przy dostawach całowagonowych ceny odpowiednio niższe. Brak dachówek odczuwa się w dalszym ciągu, cegłę natomiast można otrzymać w każdej ilości.

W dziale papy dachowej dał się zauważyć w ostatnich tygodniach wzrost zapotrzebowania i sytuacja w stosunku do okresu przed świętami Wielkanocnemi się nieco poprawiła. Ponieważ surowce mają tendencję mocną, oraz istnieje możliwość zwyżki płac roboczych, obecne ceny papy dachowej mają tendencję mocną, chociaż w stosunku do pierwszych tygodni sezonu nie uległy jeszcze zwyżce. Warszawskie Przedsiębiorstwo Asfaltowe i Fabryka Tektur notuje obecnie następujące ceny hurtowe papy dachowej za rolkę długości 7 metrów i szerokości 1 mtr.: gatunek „0000" — 9 zł, „000" — 7.80 zł; „00" — 6.90 zł; „0" — 6 zł. Wysokość rabatów od cen powyższych zależna jest od rozmiarów dokonywanych transakcyj. Podczas gdy na początku tegorocznego sezonu producenci papy dachowej wobec niepomyślnej konjunktury udzielali syndykatom rolniczym towaru na kredyt 3-miesięczny z prawem do 2-krotnej prolongaty (przy częściowej spłacie zobowiązań) to obecnie kredyty te zostały ograniczone terminem tak, iż mogą się przeciągnąć do 6 miesięcy, zamiast do 9, jak dawniej.

DRZEWO.

Warszawa, 1. 6. Na rynku eksportowym drzewa tendencja słaba, brak zainteresowania ze strony odbiorców zagranicznych nawet na lepsze gatunki. Notowano w eksporcie za 1m³ franco st. załadowcza o ile nie podane inaczej. Sosna: dłużyce 20 sh, bloki tarte sh 72—75, stolarskie deski boczne bez sęków 80 Mk, — środkowe 50 Mk, deski wagonowe niemieckie franco granica 63 Mk.,— takież bale franco granica 60 Mk, słupy telegraficzne sh 23—24, kopalniaki dolary 3.00, sleepyry franco Gdańsk sh 9/4 — 9/5 podkłady typ I zł 8.20—8.30, świerk: dłużyce sh 18, bale franco Gdańsk Ł 10/10, papierówka 2.90 dol., dąb okrąglaki fornierowe I klasy Ł 9, od 50 cm Ł 5/10, od 40 cm. sh 70—75, od 30 cm sh 55—60, materjał tarty odziomkowy w blokach franco Gdańsk Ł 4/15, podkłady typ pruski dol. 1.50 franco Gdańsk, plansony za 1 stopę sześć. sh 4, jesion-kloce od 25 cm sh 25, olcha-kloce od 25 cm sh 35—36, brzoza-kloce od 25 cm sh 25, osika-kloce od 25 cm sh 30.

METALE I WYROBY METALOWE.

Warszawa, 1. 6. Dom Handlowy A. Gepner w Warszawie, Grzybowska 27 notuje następujące ceny orjentacyjne za 1 kg. w zł: cyna Banka w blokach 13, ołów hutniczy 1.20, cynk hutniczy 1.40, antymon 2.60, aluminium 5.10, blacha cynkowa — cena zasadnicza 1.60, blacha miedziana — cena zasadnicza 4.40, blacha mosiężna 3.60—4.50.

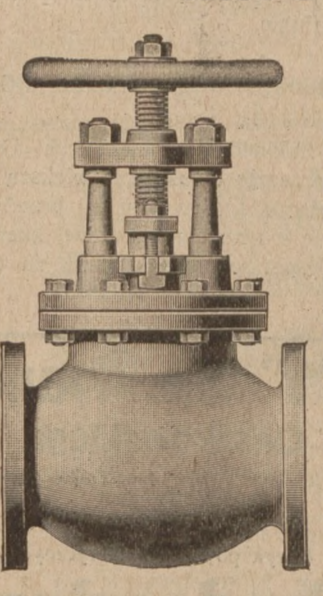
Nowy Bytom, 1. 6. Surówka odlewnicza Huty Pokoju Nr. 1. (Friedenshütte P. G. S.) oraz Górnośląskich Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury — reprezentacja Towarzystwo dla Sprzedaży Surówki żelaznej, Sp. z ogr. odp. w Warszawie, Sienna 11, cena za tonę 210 zł loco stacja wysyłająca.

WĘGIEL.

Lublin, 1. 6. Gazownia Miejska notuje: koks zł 50 w hurcie za tonę, smoła zł 35 w hurcie za tonę, siarczan amonu zł 43 za 100 kg., gaz świetlny zł 0.40, — do motoru zł 0.35, — oświetlenie miejskie zł 0,25 za 1 m³. Ożywienie na tym rynku małe. Tend. wyczekująca.

ZŁOTY W DNIU 1 CZERWCA 1928 ROKU.

Londyn przekaz 43.52, Berlin przekaz na Warszawę 46.725 do 46.925, przekaz na Katowice 46.70—46.90, przekaz na Poznań 46.70 do 46.90, gotówka drobne 46.50—46.90; Ryga przekaz 58.65; Gdańsk przekaz 57.36—57.51, gotówka 57.38—57.52; Zurych przekaz 58.17½; Nowy Jork przekaz 11.25; Praga przekaz 377½; Wiedeń przekaz 79.52—79.80; Bukareszt przekaz 1815; Budapeszt gotówka 64.05 do 64.30.



Skrzynka zapytań

z dziedziny porad fachowych i źródeł zakupów

UPRASZA SIĘ O PODANIE ADRESU:

Nr. 3863. fabryki, wyrabiającej blachy tarkowe w dużych arkuszach 1 × 2 metry z blachy stalowej, używanych do perlaków holendrów dla obróbki jęczmienia.

Nr. 3891. firmy, dostarczającej młoty, t. zw. „Ajaxhämmer".

Nr. 3893. firmy, która dostarcza okucia do drewnianych statywów fotograficznych.

Nr. 3899. firmy, która może dostarczyć większą ilość desek krociaków o grubości 7 lub 8 m/m.

Nr. 3918. firmy, dostarczającej huśtawki i karusele.

Nr. 3928. firmy, dostarczającej elektryczną maszynkę do wypalania cyfr na miarach, t. j. metrach używanych do mierzenia sukna.

Nr. 3935. gdzie można nabyć kloręki do resorów.

Nr. 3942. fabryki krajowej, wyrabiającej młoty powietrzne lub młoty sprężynowe.

Nr. 4943. firmy, która może dostarczyć lakier fosforowy, wzgl. radio fosforowy na przeciągnięcie żelaza mieniącego.

Nr. 3946 i 4003. fabryk, wyrabiających klucze kute i prasowane do nakrętarek.

Nr. 3952. krajowego wyrobu blachy baudówki oniklowanej z jednej strony polerowanej, grub. 0.50—0.80.

Nr. 3958. firmy, wyrabiającej w kraju blankowe, przeciągane, żelazne walcówki i taśmy żelazne.

Nr. 3966. firm, wyrabiających wózki ręczno-gospodarcze.

Nr. 3970. wytwórni precyzyjnych lamp domowych.

Nr. 3972. fabryki, wyrabiającej piły do kamienia 160 cm., 180 cm., 200 cm. długości i 2.5 mm. grubości.

Nr. 3974. fabryki, dostarczającej prasy frykcyjnej do transmisji, śruba 120 mm. grubości i prasę ekscentryczną do krajania.

Nr. 3975. fabryki, która wyrabia pocynkowane puszki z pierścieniami gumowemi do konserw.

Nr. 3977. fabryki, wyrabiającej motocykle „The Sumbean", lub zastępstwa w Polsce.

Nr. 3980. firmy, dostarczającej kolorowego żwiru (krzemicy), nadającej się do fabrykacji ropy dachowej.

Nr. 3985. fabryki, wyrabiającej siatki ochronne do rowerów damskich.

Nr. 3986. firmy, dostarczającej blankową cieńką

Nr. 3997. wytwórni krajowej, wyrabiającej ekshaustery.

Nr. 3989. firmy, dostarczającej t. zw. „Hammerchlagefarbe".

Nr. 3999. firmy, dostarczającej gotowe drzewo do różnych szczotek, mioteł itd.

Nr. 4000. firmy, dostarczającej maszyny do wyrobienia palników karbidowych.

PRZETARGI • SUBMISJE • LICYTACJE

PRZETARG PUBLICZNY.

Elektrownia Miejska w Poznaniu zamierza wydać prace ziemne w celu ułożenia kabla od centrali na Grobli do podstacji na Jeżycach, ul. Grunwaldzka 1, ogółem około 4775 m.

Oferty w zapieczętowanych kopertach z napisem: „Oferta na prace ziemne dla ułożenia kabla wysokiego napięcia" należy złożyć do dnia 14-go czerwca 1928 r. o godz. 12-tej w administracji Elektrowni Miejskiej — Grobla 15 — II piętro, pokój 175, gdzie również otrzymać można codziennie od godz. 10—12-tej za opłatą 3,— zł warunki przetargu, szczegóły i rysunki.

Elektrownia zastrzega sobie prawo swobodnego wyboru oferenta wzgl. nieuwzględnienia żadnej oferty.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 15-go czerwca 1928 r.

PRZETARG PUBLICZNY

na wykonanie budowy normalnotorowej łącznicy Szyb Karmer, Mysłowice, od km. 0,0 do km. 0,962. Szczegóły przetargu ogłoszono w „Monitorze Polskim" Nr. 125 z dnia 1 czerwca r. b. i w „Epoce" Nr. 149 z dnia 31 maja 1928 r.

Dyrekcja Kolei Państwowych.

SPRZEDAŻ STAREGO ŻELASTWA.

Kierownictwo Państwowej Rektyfikacji Spirytusu w Toruniu ogłasza publiczny przetarg ofertowy na sprzedaż starego żelastwa, pozostałego z rozebranych form dachowych w ilości około 17 000 kg.

Oferty na kupno wyżej wymienionego żelastwa, z podaniem ceny za 1 kg. wagi rzeczywistej, składać należy w zapieczętowanych kopertach, z wniesieniem jednocześnie wadjum w wysokości 5 proc. oferowanej sumy w Państwowej Rektyfikacji Spirytusu w Toruniu.

Otwarcie ofer. nastąpi w dniu 11 czerwca 1928 r., o godzinie 11 w biurze Państwowej Rektyfikacji Spirytusu przy ul. Jana Olbrachta **w Toruniu.**

Przeznaczone na sprzedaż żelastwo znajduje się na terenie Państwowej Rektyfikacji przy ul. Jana Olbrachta 8, gdzie można je oglądać codziennie od godziny 9 do 15, prócz niedziel i świąt po uprzedniem otrzymaniu zezwolenia Kierownictwa.

Wyniki przetargu podlegają zatwierdzeniu przez Dyrekcję Państwowego Monopolu Spirytusowego.

PRZETARG NA DOSTAWĘ ŚRODKÓW OPAŁOWYCH.

Dyrekcja Poczt i Telegrafów w Krakowie ogłasza niniejszem konkurs na dostawę:

1. 8,000 q węgla krajowego grubego lub kostki Nr. 1.
2. 2,300 q koksu górnośląskiego grubego hutniczego.
3. 400 q koksu gazowego.
4. 80 m³ drzewa miękkiego na podpałkę.

Oferty należy przesyłać Dyrekcji do dnia 20-go czerwca r. b. do godziny 11 w podwójnych kopertach.

Ceny oferowane za środki opałowe dla urzędów w Krakowie (4.000 q węgla, 2.000 q koksu i 80 m³ drzewa) należy rozumieć loco piwnica t. j. z przywozem i zniesieniem.

Ceny dla urzędów w okręgu (4,000 q węgla, 700 q koksu) należy podać loco stacja załadowania.

Prezes: **inż. Dutczyński.**
Elektrownia Miejska w Poznaniu.

KONKURS.

Zarząd miasta Tarnobrzegu ogłasza niniejszem Konkurs na przeprowadzenie elektryfikacji miasta i zaprasza zainteresowane firmy do wnoszenia ofert w terminie do dnia 25 czerwca r. b.

O szczegółach projektu informacji udzieli kancelarja Zarządu.

Kierownik Zarządu: **Dr. Goldgard.**

Dyrekcja Kolei Państwowych w Stanisławowie rozpisała **PRZETARG NA SPRZEDAŻ MATERJAŁÓW WĄSKOTOROWYCH** z terminem wnoszenia ofert do 11 czerwca 11-tej godziny.

Bliższych wyjaśnień można zasięgnąć w Wydziale Drogowym tej Dyrekcji.

Do sprzedania

w całości lub częściowo — z powodu nieprzewidzianych zmian,

kompletnie urządzona czynna

fabryka wyrobów metalowych,

z wszystkiemi maszynami roboczemi, prasami, sztancami, nożycami, maszynami do spawania i t. p.

Fabryka wyrabia:

z czarnej i białej blachy, puszki, konwie, wiaderka dla przemysłu konserw i środków spożywczych; plakaty reklamowe, kufry z blachy stalowej, szafy skrzydłowe i t. p.

Interesentów uprasza się o oferty do f-my

Heinrich Sonnenberg

Aktiengesellschaft

Berlin-Neukölln, Kölln. Allee a. d. Brücke

Telefon Neukölln 6756/57.

6063

Motor gazowy

„**Deutz**" 8 PS. w dobrym stanie jeszcze w biegu z powodu powiększenia przedsiębiorstwa natychmiast na sprzedaż. Zgłoszenia do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 6060.

W celu opróżnienia składów

10—20 proc. poniżej własnych kosztów do sprzedania: **Pługi Ventzkiego, parowniki** do ziemniaków, **siewniki** (dryle) 2 1/2 m. szer., 4 nowe i 1 używ. **kosiarki do trawy**, 1 nowa **wiązarka** (Deering), 1 nowy **rozsiewacz łańcuchowy** do nawozów sztucznych 3 m. szer., 2 **siewniki szeroko-rzutowe** (Beermann)

Łaskawe oferty uprasza się skierować do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 5959

Dyrekcja dóbr żywieckich w Żywcu ma do sprzedania

kompletne urządzenie

4-o hektolitrowej gorzelni i rafinerji,

jakoteż **pług motorowy „Praga"**. Wszystko w bardzo dobrym stanie. 6016

Sprzedamy stacjonowaną **lokomobilę Lanz'a**

Bracia Blottner — Bojanowo (Wlkp)

Fabryka maszyn i wyrobów z blachy. 6041

Motor benzynowy

stojący 3-konny w dobrym stanie okazyjnie do sprzedania. Wiadomość u:

Stan. Kaźmierski

warsztat samochodowy

Leszno, ulica Kościańska nr. 48

6000

Do sprzedania

ruchoma lokomobila parowa Wolf'a, ca 20 KM.	7000 zł
3 używ. parowe młocarki	4500 zł
1 używ. kocioł parowy 5 atm. 34 m² pow. ogrz.	3200 zł
1 leżąca maszyna parowa, ca 10 KM.	2800 zł

Zgłoszenia: **Bruno Riedel, Chojnice, Pomorze**

5960

WIĘKSZE PARTJE 6027

BLACHY CYNKOWEJ

najrozmaitszych grubości tanio do sprzedania

Landw. Zentral-Genossenschaft Spółdz. z ogr. odp. Poznań

Filja: BYDGOSZCZ, Dworcowa 30 I. p. Tel. 374, 291.

Wiertarkę używaną, słupkową z uc[illegible]ytem dwuszczękowym do wiercenia 20 mm, wysokości 2000 mm sprzedam. **Z. B'oekere, Poznań, Składowa 4** 6057

Tokarnia

na sprzedaż za 3.000 zł, 2,20 mtr długości, 2,35 mtr. wysokości w punktakach, z kompletną przystawką, kołami zębatemi oraz narzędziami. Oferty do Zarządu Dóbr „**Wyrzysk Skarbowy**", poczta Wyrzysk

6015

LOKOMOBILA

fabr. „Roby", 7 atm. rok budowy 1899, powierzchni ogrzewalnej 22 1/2 □ m. kompletnie wyremontowana, do natychmiastowego użytku. Zgłoszenia do **Reklamy Polskiej, Poznań,** Aleje Marcinkowskiego 6 pod „3219". 6018

Sprzedam okazyjnie:

1 lokomobila Güttlera 1946 r. 8 atm. 30/35 KM, 160 obr., kocioł wyciągalny; **1 motor Diesla** bezsprężarkowy 54 KM, 450 obr, trzechcylindrowy; **1 motor benzynowo-naftowy** 2-3 KM; **1 motor gazowo-naftowy** Deutz, 3-4 KM; **1 motor ropny** 20/24 KM.; około **200 sztuk nowych silników ulatniaków** dla rolnictwa i drobnego przemysłu o sile 3 KM; **2 Diesle** 600 KM. i 200 KM. bezpośrednio sprzężone z generatorami 3000 V.

Poszukuję celem kupna:

kotły stojące 6, 8, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 kw. mtr.

Zgłoszenia: 6042

inż. J. Smolarz

ŁÓDŹ, ul. Kilińskiego 124.

Treść nr. 22:

	Strona
Kapitały zagraniczne w Polsce, R. Battaglia	841
Zagadnienia współpracy z przemysłem przetwórczym, Witold Hasiński	842
Ekspansja polskiego przemysłu metalowego na Bałkany, Step	844
Z działalności Związku Eksportowego Przemysłu Metalowego Przetwórczego	846
Jak zwiększyć dochodowość kolei żelaznych, J. N. O.	848
Z życia gospodarczego zagranicy	850
Kronika eksportowo - importowa	852
Wiadomości z branży	852
Z życia placówek przemysłowo - handlowych	854
DZIAŁ AUTOMOBILOWY	855—856
POSTĘPY W PRZEMYŚLE	858—860
DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH	861—864
DZIAŁ BUDOWLANY I CERAMICZNY	865—868
Skrzynka zapytań	869
Przetargi, submisje, licytacje	869

„R. Met."

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW:

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 str. 100 zł, ½ str. 60 zł, ¼ str. 35 zł, 1/8 str. 20 zł, 1/16 str. 10 zł. Na I. str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III. str. 30% dopłaty. W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Ogłoszenia z zagranicy oblicza się według osobnej taryfy. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Powiatowy (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.

Redaktor naczelny przyjmuje od 12—13 z wyjątkiem soboty.